

HIDROVIA 1: La traición del presidente Fernández y Meoni por ignorar la historia

Category: Latinoamérica

escrito por Javier Llorens | 19/02/2021



Winston Churchill decía que aquel que desconoce la historia de su país no puede gobernarlo. Y ese parece el caso del presidente Alberto Fernández y su ministro de Transporte Mario Meoni, en relación con la denominada hidrovía. Palabra que no existe en el idioma español, y por eso los diccionarios digitales la subrayan con rojo, que también es señal de peligro.

El presidente Fernández, no obstante haber sido uno de los protagonistas del entredicho con Uruguay por el caso de la pastera Botnia UPM Orión instalada en Fray Bentos en él 2005, evidencia desconocer enteramente que el arco de la retorcida integración concretada con nuestro país hermano, con una duración de 130 años, tuvo su origen en Fray Bentos en 1875.

Con la instalación allí de la “cocina del mundo”, la industria de carne conservada de la Liebig’s Anglo, que abastecía a los ejércitos de las potencias europeas, y luego extendió su sucursal a Pueblo Liebig’s, en la provincia de Entre Ríos. Así desde su inicio y a lo largo del mismo, el proceso de integración con el Uruguay, no fue el resultado de un genuino impulso fraterno de ambos países, sino el impulso de potentes intereses exógenos.

Que comenzaron con la Liebig’s Anglo, involucrada en la logística europea de avituallamiento a sus fuerzas armadas. Y dejaron como saldo instalaciones arrumbadas y pueblos fantasmas, que en consecuencia aceptaron acríticamente la instalación de las pasteras. Prosiguió bajo la invocación de la seguridad regional militar con el TIAR (Tratado Interamericano Asistencia Recíproca) liderado por EEUU. Y fue rematada con los intereses del Big Business de las mega exportadoras de granos, que a través de la Bolsa de Comercio de Rosario impulsaron la concreción de la hidrovía.

La que como una gran ameba expansiva, comenzó con un trayecto desde Rosario hasta el límite de las aguas argentinas en el Río de la Plata. Para terminar extendiéndose desde Paraguay, hasta las aguas del Río de la Plata bajo soberanía uruguaya. Con un incesante aumento de la tarifa de peaje, no obstante el inusitado aumento que tuvo su tránsito. Lo cual originó un dilatado proceso penal, que como sucede en Argentina desde siempre terminó en el olvido, sin que la gran prensa que se dice independiente y justiciera, se haya preocupado en manera alguna en impulsarlo.

El presidente Fernández también parece desconocer el fragoroso proceso de desintegración que se dio previamente con la Banda Oriental y el Virreinato del Río de la Plata. Como consecuencia de la geopolítica británica en la Cuenca del Plata, a los efectos de asegurar su comercio y su dominio sobre la región.

Por esa razón en sendas notas, tras exponer la fractura del oficialismo respecto esta cuestión, se desarrollaran cronológicamente esas sucesivas vicisitudes. Que rematan también en otras novedades que aquejarían tanto a la Cuenca del Plata, como la salida de ella por el canal que se propone como alternativa.

El quid de la cuestión es que sí como consecuencia de la geomorfología, Uruguay está obligado a integrarse con Argentina, para asegurar su integridad territorial con el Río Uruguay. Porque Argentina se obliga a que su integración territorial y la salida de sus exportaciones masivas, sean exclusivamente por aguas uruguayas, existiendo otras alternativas de por medio. Lo cual solo sería estratégicamente prudente, existiendo una profunda y leal integración de por medio, que permanezca inalterable en este mundo altamente cambiante.

Y no en base la existencia de una integración enclenque, promovida históricamente por intereses exógenos, en donde Montevideo se ha convertido en paraíso fiscal para la evasión de las riquezas de Argentina. En cuyo puerto recalán los buques que depredan furtivamente en los márgenes de la extensísima plataforma continental argentina. Y que con la excusa de auxilio, permite el aterrizaje o amarre de aeronaves o naves militares del Reino Unido, que ocupa militarmente las islas Malvinas.

Y que en el caso del conflicto con la papelera Botnia UPM Orion, se zanjó en base a permitirle contaminar a una multinacional, al nivel que ya estaba contaminado localmente el río Uruguay, sin tener en cuenta sus efectos acumulativos. Y que con sus actuales gobernantes, procuran captar a los ricos argentinos para que trasladen su residencia allí.

A la par que se proponen debilitar al Mercosur, haciendo acuerdos de libre comercio por su cuenta, etc. Existiendo en consecuencia demasiados interrogantes, ante los cuales una

prudente inteligencia estratégica, de la que evidencia carecer la elite de Argentina desde hace mucho tiempo, retrocedería.

Se trata de algo parecido al de un propietario de un gran predio, negligente y desaprensivo, que tiene como vecino un propietario de un pequeño predio, quien mas allá de las declamaciones, da muestras de una amistad dudosa. Y no obstante el propietario del gran predio dispuso que la salida del mismo al exterior, y para ingresar a otras partes de él, sea a través del territorio de su pequeño vecino, pidiendo permiso y dando las gracias por ello, aceptando inexplicablemente un recorte de su autonomía.

La fractura del oficialismo respecto la Hidrovía

El 20 de noviembre, Día de la Soberanía Nacional, en el que se festeja la batalla de la Vuelta de Obligado, el presidente Alberto Fernández en el monumento erigido al respecto en la localidad de San Pedro, Buenos Aires, aseguró que: *“Ser soberanos quiere decir no depender de otros y defender la posibilidad de desarrollarnos nosotros mismos como sociedad, ser los dueños de nuestro destino y los constructores de nuestro futuro”*. Y tan solo seis días después firmó el decreto 949/2020 para la concesión de la hidrovía de la Cuenca del Plata.



Acto por la Vuelta de Obligado

Pocos días después el ingeniero Horacio Tettamanti, ex Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación en el último tramo del gobierno de Cristina Fernández de Kirchner, refiriéndose a dicho decreto expresó: *“este decreto es una de las claudicaciones geopolíticas más graves de la historia argentina, después de la caída de Puerto Argentino en la Guerra de Malvinas”*.

Aseguró además que *“la Argentina queda prácticamente sin salida al mar soberano, la Argentina queda sometida a la intervención de un tercer país para poder alcanzar el mar”*. Y por si faltaba algo, agregó: *“por la forma que está redactado, por el mal castellano y horrores técnicos de confusión en cuanto a sujetos geográficos que involucra, seguramente no fue redactado en la Argentina. Lo más importante es la cita de la boya km. 239: eso significa básicamente una claudicación y la entrega de la soberanía”*.

“... no solamente se entregó el Río de la Plata sino lo que significa el Río de la Plata, que es una llave estratégica por la cual se pasa a controlar no solamente la Cuenca del Plata y el Río Paraná sino prácticamente el Atlántico Sur; es una

consolidación de la política de Consenso de Washington. Si uno lee los considerandos, que a veces son más importantes que el articulado, va a ver con mucha facilidad que prácticamente es un apología a la década del '90".



Ingeniero Horacio Tettamanti ex
subsecretario de Puertos y Vías
Navegables

"Fernández podía haber tenido la posibilidad de no haber nombrado la boya 239 -en alusión al Decreto- porque es justamente la que está en frente de Montevideo y que queda subordinada a este proyecto, es decir, Fernández obliga a los argentinos a navegar al norte y salir frente a Montevideo, que es lo mismo que decir que, a partir de ahora, toda la navegación a la cuenca del Plata queda subordinada al canal de Montevideo. Todo buque que ingrese o egrese del Río de La Plata lo tienen que hacer con la autorización de una infraestructura de portuaria extranjera, es decir, si Montevideo no autoriza a la operación de ingreso, los buques no ingresan".

"La dinámica del conflicto del Paraná no es ajena del Atlántico Sur, se ha hecho una jugada brillante la del adversario imponiéndole este decreto al Presidente, se quedó

por un lado con el Paraná, pero también por el Atlántico Sur, porque a partir de ahora no solamente Montevideo es la hegemonía de la Cuenca del Plata sino que también es la hegemonía del Atlántico Sur. No por casualidad toda la pesca furtiva del sur argentino tiene como base operativa Montevideo”.

“La Argentina está entre una situación de pinzas entre Punta Arenas y Montevideo, estos y Puerto Stanley son un triángulo donde la Argentina queda muy debilitada y evidentemente con este decreto es una derrota y una claudicación muy importante”. Advirtiéndole que esto se da en una “situación de paz, no hablemos en situación donde hubiera conflictos donde directamente nos bloquean la salida de Montevideo”.

Señalando al respecto que “es el segundo paso de lo que había decidido Mauricio Macri de allanar a libro cerrado la profundización del canal de Montevideo, y se complementa con esta medida; es un jaque mate de dos jugadas, que empieza Macri y complementa el actual Presidente”.

<https://www.notitrans.com/tettamanti-y-la-soberania-nacional-patriotismo-barato-y-especulacion-politica/>

El decreto 949/2020 de la Hidrovía

El decreto 949/2020, lleva la firma del presidente Fernández, el jefe de Gabinete Santiago Cafiero, y el ministro Mario Meoni, y en su artículo 1, delega en el ministerio de Transporte la facultad de licitar y adjudicar la concesión por peaje *“para la modernización, ampliación, operación, mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado, y mantenimiento de la vía navegable troncal”*, comprendida entre la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, y la zona de Aguas Profundas Naturales del Río de la Plata, a través del Río Paraná y Río de la Plata.

El artículo 2 delega esa misma facultad para otros tramos no comprendidos en esa trayectoria. El artículo 3 autoriza a que

el ministerio de Transporte instruya a entes y empresas bajo su jurisdicción a llevar a cabo ese cometido. El artículo 4 instruye a dicho ministerio para que adopte las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la navegación de la vía navegable troncal antes referidas.

El artículo 5 instruye al mismo ministerio, para que realice el inventario de los bienes que la actual concesionaria Hidrovia SA debe entregar al vencimiento de la concesión en marzo próximo. Y el artículo 6 lo instruye para que dicte los actos necesarios del Consejo Federal Hidrovía (CFH), que deberá brindar *“asesoramiento en todo lo relativo a la concesión de la obra pública por peaje de la vía navegable troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná”*.

Técnicamente conforme al acuerdo tetranacional firmado en 1992 entre Bolivia, Paraguay, Argentina, y Uruguay, dicha “Hidrovía Paraguay – Paraná” tiene su trayectoria desde Puerto Cáceres en Bolivia, hasta el puerto de Nueva Palmira en el Río Uruguay, quedando así afuera del mismo el Río de la Plata.

El que por su parte en el decreto es solo mencionado tres veces, con el aditamento de “Exterior”, y en relación con sus “Aguas Profundas Naturales”, sin mencionar en manera alguna que estas, conforme la traza actual de la hidrovía, **se encuentran en aguas uruguayas**. País que a su vez es nombrado una sola vez en el decreto, al referirse al acuerdo tetranacional del año 1992.

Así además de algún otro error o imprecisión técnica, habría una falsedad ideológica en dicho decreto, al omitir esa notable circunstancia. Que es en esencia la que ha motivado el reclamo airado del ex subsecretario Tettamanti. Y que como se verá seguidamente, pone en tensión el conflicto existente entre integración nacional, e integración regional, bajo el supuesto de que la primera debe preceder a la segunda. Y en cuanto a que la calidad de esa integración binacional, sea en beneficio real de ambos países, y no de fuerzas exógenas.

El hinterland de la Cuenca del Plata y su desintegración política

El concepto de hinterland, voz alemana que habla de la tierra detrás de un puerto, es un concepto esencial en geopolítica. Y la Cuenca del Plata es un formidable hinterland, que no solo abarca la mayor parte de la Pampa Húmeda, Mesopotamia, y Noreste Argentino, sino además nos conecta con cuatro países: Bolivia, Paraguay, Brasil, y Uruguay, con numerosos puertos importantes de por medio. Siendo la quinta cuenca fluvial más importante del mundo, detrás de la Amazonas, Congo, Nilo y Mississippi.



Antes que los teóricos de la geopolítica le dieran ese nombre, y ante la ausencia de los ferrocarriles que recién aparecieron a mediados del siglo XIX, el control de las grandes vías fluviales navegables era una cuestión esencial a los efectos

del comercio. Y por ello en Europa muchas de sus guerras estaban motivadas por el control de sus grandes ríos, como el Vístula, Elba, Rin, Danubio, Loira, como forma de penetración en los continentes.

Pero ninguno de esas cuencas se equipara con los 3,2 millones de km² que abarca la Cuenca del Plata. Y esa es la razón por la que la geopolítica británica en el siglo XIX, se esmeró a toda costa de lograr su libre navegación. Y para ello fomentó la independencia del Uruguay, que justificaba la libre navegación por el Río de la Plata, lo que llevó a varias guerras y sitios de Montevideo.

Y la de Paraguay, que justificaba la libre navegación por los ríos Paraná y Paraguay. País que con Solano López se tomó en serio su independencia, e intentó una temprana industrialización y fabricación de aceros. Lo que llevó a la infame guerra de la Triple Alianza, en la cual impulsados y financiados desde Londres, Argentina, Uruguay, y Brasil, se unieron para diezmar y asolar ese pequeño y pujante país que se animaba a desafiar el orden británico.

La libre navegación y el libre comercio, era en el siglo XIX la bandera de la potencia hegemónica de entonces, el Reino Unido. Que reinaba en los mares, y era la cuna de la primera revolución industrial, y tenía que abrir mercados para colocar sus abundantes manufacturas, y proveerse de materia prima.

Por eso con las invasiones inglesas de 1806 – 1808, intentó establecer una colonia de derecho, en la que el pabellón precede al comercio y las finanzas. Que fue frustrado por el decidido liderazgo del francés Santiago de Liniers, en el marco de la primera guerra mundial que libraban entonces el Reino Unido y Francia, en búsqueda de la hegemonía mundial.

Ante ese rotundo fracaso bélico, que resultó traumático para el Reino Unido, este con la intervención de George Canning, inventó el neocolonialismo o imperio informal ([Informal](#)

[empire](#)) que dio vuelta dicha ecuación, haciendo que las finanzas y el comercio precedan al pabellón.

Por ello las naves de guerra inglesas ancladas en el Río de la Plata, saludaron con una salva de cañonazos a la Primera Junta integrada por nuestros “padres fundadores”, instalada el 25 de mayo 1810. Que desplazó al virrey Cisneros, quien había emplazado a los comerciantes ingleses a retirarse, ante la queja de los artesanos del interior, que no podían competir con la manufactura industrial inglesa.

Por su parte el “Plan revolucionario de operaciones” de su secretario Mariano Moreno, proponía otorgar al Reino Unido una base militar en la isla Martín García, dándole así nada menos que el estatus de país ribereño. A la par que uno de sus primeros actos, fue el disponer el fusilamiento de Liniers, al que veían como un escollo para sus planes. Dando comienzo así a un río de sangre fratricida que duró más de un siglo y medio.

A partir de allí el Reino Unido comenzó su geopolítica de fracturación del Virreinato del Río de la Plata. Y tras la sorpresiva aparición de la deuda externa con la banca Baring Brothers en 1824, que como una maldición nos persigue hasta ahora, el Reino Unido y las Provincias (no tan) Unidas del Río de la Plata, firmaron un ficcional “Tratado de Amistad, Comercio, y Navegación”.

En el que se comprometían a una “perpetua amistad” entre ambos, que poco después fue desmentida con la ocupación inglesa de las Islas Malvinas, y el bloqueo anglo francés del Río de la Plata. Y un siglo y medio después con la Guerra de Malvinas. Y en cuanto el Comercio y la Navegación, los habitantes, comerciantes, y buques argentinos inexistentes, tenían los mismos derechos en el Reino Unido y sus vías navegables, que los habitantes, comerciantes, y buques ingleses en el Río de la Plata.

Esta libre navegación y comercio tuvieron sus altercados, cuando los franceses pretendieron tener los mismos derechos acordados a los ingleses, lo que derivó en el bloqueo francés de la Cuenca del Plata entre 1838 y 1840. Al que luego se sumó el bloqueo anglo francés entre 1845 y 1850, motivado porque los federales habían atacado a un Montevideo gobernado por los unitarios.

Lo cual en caso de imponerse desbarataba la geopolítica británica, al hacer del Río de la Plata un río interior. Pero luego todo se solucionó con la sublevación del entrerriano federal Justo José de Urquiza, que disputaba el control de los puertos y aduanas con Rozas, deparando en 1851 la caída de este. Y así en 1853, acorde con las pretensiones anglo francesas, quedaron plasmadas en la Constitución Nacional los siguientes artículos:

Art.25. El Gobierno federal fomentará la inmigración europea; y no podrá restringir, limitar ni gravar con impuesto alguno la entrada en territorio argentino de los extranjeros que traigan por objeto labrar la tierra, mejorar la industrias, e introducir y enseñar las ciencias y las artes.

Art.26. La navegación de los ríos interiores de la Nación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional.

Art.27. El Gobierno federal está obligado a afianzar sus relaciones de paz y comercio con las potencias extranjeras por medio de tratados que estén en conformidad con los principios de derecho público establecidos en esta Constitución.

Art.28. Los principios, garantías y derechos reconocidos en los anteriores artículos, no podrán ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio.

Pero la fragmentación de Argentina o Provincias Unidas del Río

de la Plata por la geopolítica británica, estuvo lejos de acabar allí. Tal como lo pone en evidencia el mapa ferroviario argentino con sus diferentes trochas, que se observa seguidamente. Cuyos directorios según el historiador canadiense Henry Stanley Ferns, estaban entrelazados en Londres como “hermanos siameses”, lo que describe el entendimiento existente entre ellos.

Corrientes. Que a su vez como se verá, por su igualdad de trocha, permitía la conexión con la red ferroviaria uruguaya. Otra red de “trocha angosta” (trazo gris) que abarcaba el noroeste argentino, con cabecera en Rosario. Otra red de “trocha ancha” (trazo negro) que abarcaba el centro de Argentina, especialmente la pampa húmeda, con cabecera en Buenos Aires. Y finalmente hay un ferrocarril ausente que corresponde a la Patagonia, que no figura en el mapa.

Las fuerzas impulsoras de la tortuosa reintegración con Uruguay

Los geógrafos discuten si el Río de la Plata es un estuario, una ría, o un delta que avanza continuamente, por debajo y encima de sus aguas. Y en tal sentido hay pronósticos que para el año 2400 y pico, el Río de la Plata no existirá más, pasando a ser sustituido por un delta hasta su desembocadura en el océano, como lo es hoy la confluencia del río Paraná y Uruguay.

El Río de la Plata tiene la singular característica que la costa uruguaya o Banda Oriental, es rocosa con enormes dificultades para su canalización. Y la costa argentina tiene canales naturales con piso de limo y sedimentos, susceptibles de profundización o dragado. Lo que física y obligadamente deparó una imbricación náutica entre Argentina y Uruguay, para poder acceder este al río Uruguay, donde también es estado ribereño con Argentina.

Esta imbricación se profundizó ya en el siglo XIX, cuando en 1873 comenzaron las exportaciones de extractos de carne (corned beef) desde Fray Bentos a Europa con la alemana Liebig's. Que tras la derrota de Alemania en la Primera Guerra Mundial, se transformó en la Anglo. Pasando esa región junto el Pueblo Liebig entrerriano a ser considerada la “cocina del mundo”, por sus productos enlatados que abastecían principalmente a los ejércitos angloestadounidenses.

De esta manera la relación de Argentina con Uruguay, se puede decir que describió un gran arco de 130 años, que va desde 1875 hasta el 2005, en que se precipitó el conflicto entre ambos países, por la radicación en Fray Bentos de la papelera filandesa Botnia UPM Orión. Suplantado las vacas sacrificadas de antaño, por el sacrificio de las forestaciones de eucalipto. Con la intención de aprovechar también con ese nudo de comunicaciones fluvial terrestre, donde está el puente internacional Libertador Gral San Martín, las forestaciones de eucalipto de Entre Ríos.

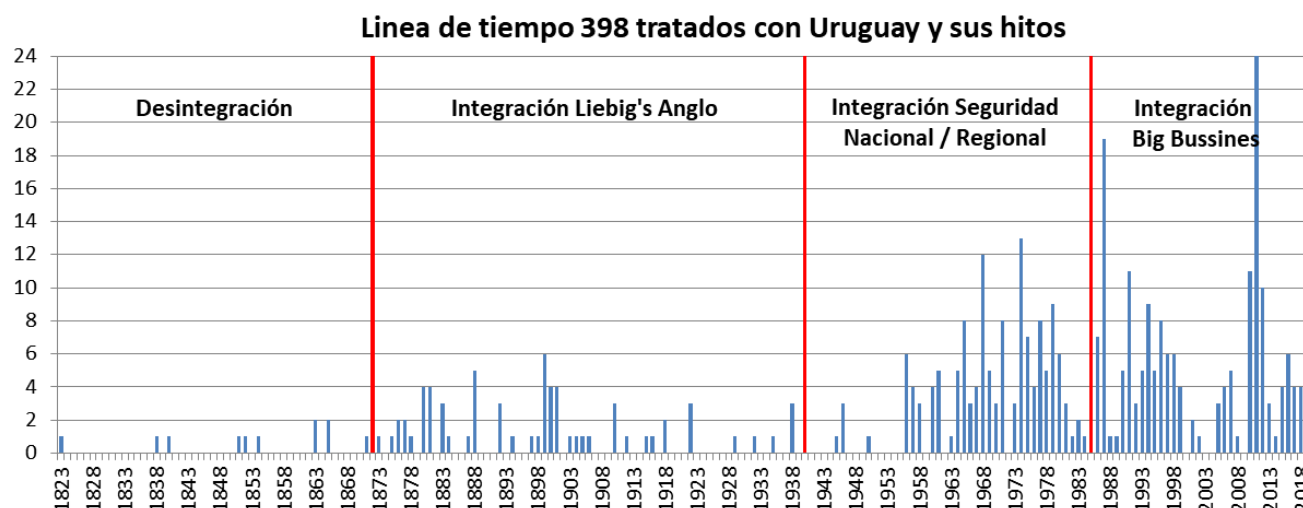
En ese arco de integración como se verá seguidamente, hay otros dos grandes hitos. Uno es el tratado militar del TIAR (Tratado Interamericano Asistencia Reciproca) que se dio entre 1940 y 1947, que dio un nuevo impulso a la integración regional, especialmente con Uruguay, proponiendo incluso una unión aduanera. Cuyos objetivos fueron sostenidos firmemente por las dictaduras militares existentes en ambos países.

El otro impulso fue el Mercosur y sus prolegómenos, que tras la restauración de las democracias, se dio entre 1985 y 1991, inspirados eminentemente por el Big Bussines. Del que a esta altura se puede decir que no ha deparado mayor bienestar general a sus países fundadores, Argentina, Brasil, y Uruguay. Existiendo actualmente por contrario fuerzas centrífugas, que tienden a debilitar esa integración.

Con el desarrollo naval, con naves de cada vez mayor porte, la libre navegación para todas las banderas por los ríos interiores garantizada por nuestra constitución, se fue dificultando cada vez más. Siendo necesaria su canalización para posibilitar la tan mentada libre navegación, profundizándose así esa imbricación física e integración política, revirtiendo la desintegración previa.

Según la cancillería, entre Argentina y Uruguay se firmaron 398 convenios o tratados entre 1923 y 2019, cuya línea de tiempo se puede ver seguidamente. En la que se pueden

distinguir cuatro etapas sucesivas. La de la Desintegración, impulsada por Gran Bretaña. La de la Integración Liebig's Anglo, impulsada por Alemania, y luego por Gran Bretaña. La de la Integración para la Seguridad Nacional / Regional, impulsada por EEUU. Y la Integración impulsada por el Big Bussines de las exportadoras de granos, que tiene un valle al precipitarse el conflicto por Botnia UPM Orión en Fray Bentos.



Ver [LOS MALOS CALCULOS DE LOUSTEAU CON SU 125 PARA BENEFICIAR A LAS CEREALERAS](#)

Ver [Aumento retenciones beneficia a los que se la llevaron puestas con la 125](#)

El hito de la reintegración con la Liebig's Anglo

Dejando atrás la convulsa era de enfrentamientos que se dio hasta 1859, y la infame guerra de la Triple Alianza contra Uruguay, en el marco de las inversiones extranjeras que intentaba la Liebig en Fray Bentos desde 1863, entre febrero y abril de 1872 el Gobierno argentino, con la intervención de Carlos Tejedor, fue el mediador entre Blancos y Colorados, que puso fin a la denominada Revolución de las Lanzas.

Seguidamente en 1874, se produjo un mutuo retiro de embajadores entre Argentina y Uruguay, por haber supuestamente desconocido Argentina la soberanía de Uruguay en puertos uruguayos, y haber ofendido Uruguay a Argentina con sus

reclamos. Pero poco después en marzo de 1875 se restablecieron las relaciones diplomáticas por influencia de los *“intereses del comercio y las conveniencias generales de dos naciones vecinas, llamadas a vivir en franca y leal-amistad”*.

En ese marco de imbricación náutica, y en medio de roces por la captura de barcos e invasiones de islas recíprocas, en febrero de 1878 Argentina y Uruguay convinieron un *“Protocolo sobre tránsito de reos por vía fluvial”*. Que fue seguido por el *“Convenio Argentino-Uruguayo para el servicio de estafetas ambulantes fluviales”* firmado en agosto de 1881. Estableciendo que en los vapores que transitaran por el Río de la Plata y Uruguay, viajaría alternadamente un estafetero ambulante fluvial de cada país, fijando las responsabilidades de ellos respecto la correspondencia, encomiendas, y transporte de dineros.

Posteriormente en julio y agosto de 1888, Argentina y Uruguay firmaron un *“Convenio de faros”* por la que se obligaban a no dejar entrar ni salir de puertos, a los navíos que no hubiesen pagado el impuesto de faros que señalizaban los canales de navegación. Y otro *“Convenio de prácticos lemanes”*, referido a los baqueanos que guían a los navíos en aguas intrincadas. Donde lo de “lemanes” no tiene nada que ver con alemanes, sino es una distorsión de helm man (hombre del timón).

Disponiendo que son válidas las patentes de prácticos otorgadas por ambos países; y que los que embarcaran en puertos, debían ser de la nacionalidad del puerto, y los que embarcan en el agua, de ambas nacionalidades. Favoreciendo así a Uruguay que tiene aguas más cercanas al tráfico oceánico. Este convenio aún está vigente, y con el anterior se puede decir que fueron el numen de lo que hoy se conoce como hidrovía, palabra que no está reconocida por la RAE (Real Academia Española).

Luego en junio de 1899 Argentina y Uruguay firmaron un *“Tratado General de Arbitraje”*, cuyo tribunal estaría

integrado por tres jueces. Dos de ellos designados por cada país, y el tercero por acuerdo de esos dos, o en su defecto por el presidente de Francia. Poniendo así de por medio a la potencia europea que medio siglo atrás había perpetrado el bloqueo anglo francés, lo que como se verá originó posposiciones en su ratificación.

A continuación en octubre de ese año, también se firmó un *“Convenio sobre importación y exportación de ganado”*. Siendo unos de los puertos habilitados para ellos, los de Gualegauchu y Fray Bentos, donde estaba radicado el enclave de la Liebig's.

Seguidamente en enero de 1901 se firmó un *“Convenio para la colocación de boyas en los canales que comunican con los ríos Paraná y Uruguay”*. Concretamente el peligroso canal Infierno ubicado entre la isla Martín García y la rocosa costa uruguaya, seguramente para asegurar el tráfico de las exportaciones de la Leibig's.

A continuación en junio de ese año se firmó un *“Protocolo adicional de prórroga del Tratado General de Arbitraje”* convenido el año anterior. Y seguidamente en diciembre de ese año, se modificó el mismo, sacando al presidente de Francia del medio, y estipulando que los árbitros designaran un tercer Estado para que designe el tercer árbitro. Y si estos fueran diferentes, ambos Estados se encargarían de designarlo.

Tras nuevos incidentes con embarcaciones de ambos países, en enero de 1910 se firmó el *“Protocolo sobre la navegación y uso de las aguas del Río de la Plata”*, con la intervención del futuro presidente Roque Sáenz Peña por Argentina y Gonzalo Ramírez por Uruguay. Que dice muy poco, ya que se menciona que *“el propósito de cultivar y mantener los antiguos vínculos de amistad fortalecidos por el común origen de ambas naciones”*, y *“eliminar cualquier resentimiento que pudiera haber quedado con motivo de pasadas divergencias”*, reiteran que:

“La navegación y uso de las aguas del «Rio de la Plata», continuará sin alteración, como hasta el presente, y cualquier diferencia que con ese motivo pudiese surgir, será allanada y resuelta con el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que han existido siempre entre ambos países”.

En Julio de 1912 se firmó entre Argentina y Uruguay la *“Convención referente al Comercio de Cabotaje”*, disponiendo que los buques que realicen en el Rio de la Plata y sus afluentes el comercio de cabotaje tendrán *“las mismas facilidades y franquicias aduaneras de puertos, faros, muelles e impuestos, que se acuerden a los buques de su respectiva bandera”*.

A continuación durante el primer gobierno radical encabezado por Hipólito Yrigoyen, en septiembre de 2016 se firmó el *“Tratado relativo a la delimitación de Islas del Río Uruguay”*, disponiendo que el límite sería la vaguada o talweg del rio, enumerándose las islas pertenecientes a Argentina. Y dos años después en abril de 1918, como complemento se firmó la *“Convención para la Triangulación del Río Uruguay”*, a realizar en conjunto por los Institutos Geográficos Militares de ambos países.

El hito de la integración por la seguridad nacional y regional

Seguidamente en los convenios entre Uruguay y Argentina sobreviene un largo vacío. Recién en diciembre de 1940, en el marco de la Segunda Guerra Mundial por los éxitos militares de Alemania, con la ocupación de Francia y Holanda, que podía aparejar cambios en sus colonias americanas, el gobierno conservador argentino promovido por EEUU, representado por el canciller Julio A. Roca hijo, dio comienzo a un nuevo impulso a la integración con Uruguay, con la finalidad eminentemente militar de la seguridad regional.

El mismo se concretó con la firma de dos convenios

simultáneos, que evidencian claramente esa intención. Y resultan una continuación de la doctrina Monroe, y un anticipo siete años antes del TIAR (Tratado Interamericano Asistencia Recíproca) habiendo mostrado ambos su inutilidad durante la Guerra de Malvinas de 1982. Y cincuenta años antes, también resulta un anticipo del Mercosur.

Uno es el “Acta de las declaraciones sobre Asistencia Recíproca y Cooperación Defensiva de las Naciones Americanas”. Invocando la *“identidad de principios morales y jurídicos sustentados por ambos gobiernos y las decisiones adoptadas en la Reunión de Consulta de Ministros realizada en La Habana en julio de 1940, consideran de su deber hacer efectiva la colaboración internacional al plan de Asistencia recíproca y Cooperación defensiva formulado en la misma”*.

“Que por interés común que los problemas relativos a la defensa y seguridad del Río de la Plata presentan a los dos Estados, consideran de aplicabilidad del enunciado del inciso 3º de la Declaración sobre Asistencia Recíproca y Cooperación Defensiva de las Naciones Americanas, por el cual los Estados signatarios, entre todos ellos o entre dos o más de ellos, según las circunstancias, procederán a negociar los ,acuerdos complementarios necesarios con igual objeto y contra la eventualidad de agresiones a que se refiere dicha Declaración.”

En consecuencia, convinieron *“promover los cambios de ideas necesarios entre los representantes de los organismos técnicos correspondientes... solicitar a las naciones vecinas de uno y otro país, su contribución en el estudio de los métodos complementarios más adecuados para prevenir todo peligro que provenga desde fuera del Continente.”*

A la par firmaron un *“Acta por la que se resuelve aconsejar la designación de una Comisión Mixta que estudie y proyecte un Tratado de Comercio y la conveniencia de establecer una Unión Aduanera”*, anticipándose así en 50 años al Mercosur. En la

cual, haciendo referencia al Tratado de Comercio propuesto por Uruguay, y la contrapropuesta efectuada por Argentina, y existiendo un “acuerdo fundamental”, resuelven aconsejar a sus gobiernos que una Comisión Mixta definiera el mismo, y respecto el establecimiento de una Unión Aduanera entre ambos países.

A continuación en el comienzo del primer gobierno de Juan Domingo Perón, en diciembre de 1946 se firmó, el “Convenio relativo al aprovechamiento de los rápidos del Río Uruguay en la zona de Salto Grande”. Con el *“fin de mejorar la navegabilidad, aprovechar sus aguas para la producción de energía, y facilitar la vinculación de sus comunicaciones terrestres, así como cualquiera otro objeto que, sin menoscabo de los anteriores propósitos, concorra al enunciado beneficio común”*.

La construcción de ese complejo se inició 28 años después en los comienzos del tercer gobierno peronista, y se inauguró en 1979. Y como cuenta además de una calzada para vehículos automotor, con una vía ferroviaria que enlaza la trocha estándar de las provincias mesopotámicas que cuenta con un ramal hasta Buenos Aires, con la trocha estándar de la red ferroviaria de Uruguay, en la práctica permite enlazar ferroviariamente a Buenos Aires con Montevideo. Lo cual posibilita un uso logístico militar que parece responder a la frase “cualquier otro objeto” que se expresa en el tratado.

A continuación, en los primeros meses del gobierno de facto, en febrero de 1956 reaparecieron los intereses de la Liebig's Anglo, que también tienen una connotación de logística militar para el avituallamiento de tropas. Al firmarse el *“Acuerdo facilitando 60.000 cabezas de ganado vacuno con carácter de préstamo”*, a suministrar por Argentina a Uruguay con destino a la *“elaboración de conservas”* (lease Leibig's Anglo).

Luego, no obstante haberse firmado el TIAR en 1947 durante el

primer gobierno de Perón, recién tras el derrocamiento de este en su segundo gobierno, aparecieron mayores novedades respecto la integración de Uruguay. En primer lugar en octubre de 1956, se concretó el “Acta Final de la Comisión Mixta Argentino – Uruguay” reunida en Buenos Aires, por el que invocando:

“...los intereses comunes del intercambio comercial entre los dos países, obtener fórmulas de armonía y colaboración que conduzcan a una más estrecha vinculación y a una acción eficiente para estimular el comercio recíproco, asegurarle permanencia y equilibrio efectivos”, recomiendan a sus respectivos gobiernos la concertación de un “Tratado de Amistad y Comercio”, un “Convenio de pagos” y un “Acuerdo interbancario”.

Y así dos meses después, en diciembre de 1956 -130 años después del “Tratado de Amistad, Comercio y Navegación” convenido con el Reino Unido- se firmó entre Argentina y Uruguay un “Tratado de Amistad y Comercio”. Representada la primera por su embajador en Montevideo Alfredo Palacios, y la segunda por el embajador uruguayo en Buenos Francisco Gamarra. Con el cual, con un contenido similar al del Reino Unido, ambos países se concedían recíprocamente el beneficio de nación más favorecida. Excepto en el costo de los servicios portuarios, respecto al cual Uruguay hizo una reserva, manifestando así la hegemonía del puerto de Montevideo.

Posteriormente en noviembre de 1960, esa integración impulsada por razones de seguridad nacional y continental y militares, mezclada con los intereses afines de la Liebig's Anglo, tuvo otra manifestación con el *“Acuerdo relativo al nombramiento de una comisión que realizará los estudios necesarios para la construcción de un Puente Internacional sobre el Río Uruguay”*. El que tras diversos cabildeos, casualmente se resolvió que con el nombre de Libertador General San Martín, uniera Fray Bentos de la Liebig's Anglo, con Puerto Unzué – Gualedaychú. Y casi medio siglo después, por el conflicto con UPM Botnia Orión, permaneció cortado por largo tiempo.

Se trata del puente más largo de América Latina, costado en un 80 % por Argentina y en un 20 % por Uruguay, en proporción el territorio donde discurre su traza. Cuya construcción fue ratificada en 1967 durante la dictadura militar del Gral Juan Carlos Onganía. Su ejecución comenzó en 1972 durante la dictadura del Gral Agustín Lanusse. Y su inauguración se concretó en septiembre de 1976 durante la dictadura del Gral Rafael Videla.

Dos meses después, en enero de 1961, como para dejar claro los límites comunes a defender, se firmó la "Declaración Conjunta sobre el límite exterior del Río de la Plata". Y en enero de 1964, con las firmas canciller de Argentina, Miguel Angel Zavala Ortiz, y el de Uruguay Alejandro Zorrilla de San Martin, se convino el "Protocolo del Río de la Plata".

En el mismo, *"animados por las coincidencias, la histórica comunidad de propósitos y afectos que crearon la fraternal amistad de ambos pueblos, la que, como deber ineludible, se proponen mantener para su beneficio y felicidad"*, ratificaron la validez del Protocolo de enero de 1910, respecto la navegación y el uso de las aguas del Rio de la Plata; y la Declaración conjunta de enero de 1961, que fijó el límite exterior del Rio de la Plata,

Y expresaron que a los efectos de facilitar la navegación y uso de las aguas, reconocen la urgente necesidad del "Levantamiento integral del Río de la PIata", comprometiéndose los Gobiernos *"a prestarse reciproca colaboración"*, mediante una "Comisión Mixta". Dando así comienzo a las tratativas que culminaron con el Tratado del Rió de la Plata.

Seguidamente en abril de 1961 se firmó un nuevo "Tratado de límites en el río Uruguay" por las disconformidades surgidas por la línea de la vaguada. Expresando al respecto que *"existen otros factores que deben ser considerados al delimitarlo, como ser su configuración general, las características de sus canales navegables, la presencia de*

islas en su cauce, títulos históricos y actos de jurisdicción actual sobre las mismas, así como las necesidades prácticas de la navegación”.

La profundización de la integración de la Liebig's Anglo y la seguridad

Posteriormente en agosto de 1965 se firmó la “Declaración Conjunta sobre el Puente Paysandú (Uruguay) – Colón (Argentina)”, encontrándose casualmente en las inmediaciones de esta última localidad Pueblo Liebig's, el enclave de la Liebig's Anglo del lado argentino. El cual con el nombre del Gral Artigas, siendo de menor envergadura, se inauguró unos meses antes que el de Fray Bentos – Gualeguaychú.

En febrero de 1967 se firmó el “Acuerdo sobre tráfico fluvial”, en el que ambos países se reservan las cargas de cabotaje para buques de sus propias banderas, debiendo acordar la distribución de ellas. Conviniendo que los navíos del otro país gozarían del mismo trato que los propios, sin que esto limite la facultad de cada país de reglamentar el cabotaje nacional e internacional. Comprometiéndose además a realizar *“esfuerzos para mejorar las condiciones portuarias, así como la navegabilidad de los ríos y canales y los sistemas de balizamiento y acceso a puertos”*. Y respecto las condiciones de seguridad, la obligación mutua de asistencia en casos de siniestros.

En julio de 1968 comenzó una seriada de declaraciones conjuntas entre los presidentes de Argentina y Uruguay, cuya contenido esencial es la integración bilateral y regional de la Cuenca del Plata. Que en este primer caso fue protagonizada en Buenos Aires por Jorge Pacheco Areco por parte de Uruguay, y el dictador Onganía por parte de Argentina.

En la que afirman que *“la integración física es la base indispensable para realizar la integración económica”*, comprometiéndose a encarar en forma definitiva la construcción

de los puentes pactados, concretar la presa de Salto Grande, y la interconexión eléctrica. Y también el *“mejoramiento de la navegación permanente, perfeccionado los sistemas de dragado, balizamiento, y señalización”*, y el acceso a los puertos. Además de la complementación comercial, industrial, cultura, etc.

En septiembre de 1969 se firmó el “Acuerdo referente al crédito otorgado al gobierno uruguayo para la compra de carne vacuna argentina”. Estipulándose una cantidad de 5.000 toneladas, que Uruguay podía devolver en dinero o en especie, poniendo esto en evidencia indirectamente, la sobreexplotación del ganado uruguayo por parte de la Liebig's Anglo

En Marzo de 1970, los mismos presidentes, tras navegar por el Río Uruguay desde Paysandú – Colón, hasta Fray Bentos – Puerto Unzué, donde se iban a levantar los puentes, firmaron la “Declaración del Río Uruguay”. Manifestando *“la decisión de la Argentina y Uruguay de llegar a un sistema que les permita –sin perjuicio de sus individualidades nacionales y de sus esfuerzo de desarrollo interno- una integración tan completa como sea posible para asegurar los mayores beneficios para sus pueblos, ya que consideran que este camino es el más indicado para obtenerlos”*.

“Estas medidas bilaterales coinciden con el deseo de ambos países de perfeccionar la complementación con las Naciones hermanas de América Latina”. Extendiéndose a continuación a lo largo de seis páginas, en parecidos pero a la vez más ampliados conceptos que los del anterior encuentro, señalando en particular la necesidad de llegar a un tratado sobre el Río de la Plata.

En febrero de 1971 se dio una nueva declaración presidencial conjunta, en este caso en Colonia, protagonizada por el Gral Roberto Levingston y Jorge Pacheco Areco. Donde además de la repetición de los anteriores conceptos, aparece también el puente de Zarate – Brazo Largo en Argentina. Cuya concreción

permitiría la integración ferroviaria sin la necesidad de ferrobarridos, Buenos Aires con Uruguay, a través de Salto Grande (Ferrocaril Urquiza).

En julio de ese mismo año se convino la "Declaración Argentino – Uruguay sobre el recurso agua", estableciendo en ella los principios básicos aplicables al *"régimen de utilización de los ríos internacionales y sus afluentes"*. Disponiendo que sus aguas se utilizarán en *"forma equitativa y razonable"*, y se evitara cualquier forma de contaminación. Estableciendo que cuando un Estado se proponga realizar el aprovechamiento de un recurso, deberá contar con el consentimiento del otro. Sentando así las bases de los tratados del Río de la Plata y del Río Uruguay

La reaparición de la mano británica

Pero transcurrido 160 años, la mano inglesa no podía estar ausente en esta cuestión, al aprobar el decreto 6.175 del septiembre de 1972, con la firma del anglófilo Gral Alejandro Lanusse, el acuerdo para el «Estudio del mejoramiento de las técnicas de dragado en el Río de la Plata», convenido entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, y la Administración de Desarrollo de Ultramar de la Foreign and Commonwealth Office del Reino Unido. Otorgándole a esta la autorización para acceder a todo tipo de información e inspección al respecto, y hacer todo tipo de recomendación y sugerencias, con todas las características de una auditoría integral.

En dicha presidencia del Gral Lanusse se firmaron otros dos acuerdos con el Reino Unido, con resultados altamente gravosos para Argentina. Uno fue el convenio de arbitraje respecto la cuestión del Beagle, que dejó en definitiva la resolución del mismo en manos de la Corona Británica, y cuyo resultado adverso para Argentina, casi nos lleva a la guerra con Chile en 1978.

El otro fue el "Acuerdo de Comunicaciones" con las Islas

Malvinas, que facilitaba su traslado allí sin el uso de pasaportes, mediante “tarjetas blancas” emitidas por la cancillería argentina. Que 10 años después en 1982, llevó a la guerra de Malvinas, al haberse intentado el uso de ellas en la zona gris de las islas Georgias.

Tras la aparición del tercer gobierno peronista, en noviembre de 1973 se formalizó el “Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo”, que dio origen a la CARP (Comisión Administradora del Río de la Plata. Que crea un confusa zona común compartida de las aguas, pero no del suelo, fijando un tortuoso límite basado una parte en la vaguada o talweg, y otra en la equidistancia de las costas, por la que Uruguay pasó a tener una mayor superficie de soberanía sobre el lecho del río. A la par que el nuevo gobierno democrático argentino, se esmeró en llevar a cabo las obras pactadas por las anteriores dictaduras militares, otorgando incluso generosos créditos a Uruguay para poder costearlas.

En ese marco se firmó en agosto de 1974, un nuevo “Convenio sobre transporte por agua”, donde se ratificaba que el tráfico de cabotaje correspondería exclusivamente a naves argentinas o uruguayas, con un reparto por mitad de las cargas, creándose para ello una Conferencia de fletes.

En febrero de 1975 se convino el “Estatuto del Río Uruguay”, que dio origen a la CARU (Comisión Administradora del Río Uruguay). Y como último acto importante del gobierno democrático, en diciembre de ese año, tras la inauguración en Paysandú del puente Gral Artigas que une dicha localidad con Colón, estando de por medio los intereses de la Liebig's Anglo, se emitió el “Comunicado Conjunto de los presidentes de la República Argentina y la República Oriental Del Uruguay”, que lleva la firma de María Estela Martínez de Perón, y Juan María Bordaberry.

Además de congratularse por la inminente inauguración del puente Libertador Gral San Martín que une Fray Bentos con

Gualeguaychú, acorde también con los intereses de la Liebig's Anglo, la declaración reitera las consabidas expresiones respecto:

"... la decisión de ambos gobiernos de llevar a cabo una amplia política de integración que se manifiesta a través de concretas realizaciones en el campo económico y social... Iniciativas de esta naturaleza al tiempo de constituir un ejemplo elocuente de la firme voluntad de cooperación entre ambas naciones, se inscriben dentro de la concepción más amplia de la Cuenca del Plata y apuntan hacia la integración latinoamericana".

El sinceramiento de la integración para la seguridad nacional y regional

Seguidamente en septiembre de 1976, el presidente Gral Rafael Videla y Aparicio Méndez inauguraron el puente entre Fray Bentos y Gualeguaychú. Y en esta ciudad emitieron una nueva "Declaración Conjunta", en la que convenían con impronta militar, llamar a este puente Libertador Gral San Martín; y al de Paysandú – Colón, Gral Artigas.

A continuación reiteraban las consabidas loas respecto la integración, expresando entre otros ditirambos, estar *"resueltos a proseguir, incansable y tenazmente, la marcha iniciada hasta alcanzar el trascendental objetivo de la integración latinoamericana, única forma de plasmar en los hechos la antigua y renovada vocación de los pueblos del continente."*

Al año siguiente en junio de 1997, con una nueva "Declaración Conjunta Argentino – Uruguay" emitida en Montevideo, los mismos protagonistas repitieron parecidos conceptos laudatorios referidos a la integración, poniendo ahora sobre la mesa la necesidad de un puente que una Colonia con Buenos Aires. Pero apareciendo a la par, en el marco de las tensiones con Chile por el conflicto del Beagle, el subyacente objetivo

de la seguridad nacional y regional, al expresar que:

“Señalan su firme disposición de rechazar toda y cualquier manifestación de violencia de la cual derive una agresión o amenaza de agresión a los derechos esenciales del ser humano y que signifique un riesgo para la paz y seguridad nacionales e internacionales. Reiterando su plena adhesión a tales principios y valores fundamentales, exhortan a la comunidad mundial y a los organismos internacionales que deben velar por el mantenimiento de la paz y seguridad a que adopten, con la urgencia requerida, las medidas apropiadas y eficaces para prevenir y sancionar el terrorismo.”

“Persisten en su convicción de que los esfuerzos y sacrificios emanados por ambos países en la lucha contra la subversión, que agrede los principios éticos esenciales en que se funda su común sistema de vida y que lesiona derechos inalienables del individuo, permitirán el establecimiento definitivo de un orden de paz y libertad capaz de estimular el fortalecimiento moral y material de sus pueblos y de asegurar, a muy breve plazo, un porvenir de trabajo y bienestar a las futuras generaciones.”

Posteriormente en junio de 1979, con motivo de la inauguración del complejo Salto Grande los mismos protagonistas emitieron desde allí una nueva “Declaración Conjunta”, mediante la que se proponían entre otras cosas, impulsar la complementación agroindustrial alentando la instalación de empresas binacionales “tales como industrias forestales, conserveras, y otras”.

Apareciendo así de nuevo los intereses de la Liebig's Anglo de por medio. Además de incrementar la navegación en el río, “como medio más idóneo y económico para el transporte de la producción a los grandes centros de consumo y a los puertos de exportación”. Y facilitar “el tráfico vial y ferroviario, creando la infraestructura adecuada”.

Como remate de esta integración por razones de seguridad nacional y regional, en julio de 1980 se firmó el “Convenio sobre intercambio de Información de Antecedentes Penales”. Obligándose ambos países a remitirse *“mensualmente cuando menos, copia por ellos autenticada de todas las comunicaciones que reciban de los tribunales penales de sus respectivos países, relativas a sentencias condenatorias dictadas en los siguientes casos: a) contra nacionales del otro país; b) Por tráfico o tenencia de estupefacientes, trata de personas y hechos vinculados a actividades subversivas, sin limitación en razón de la nacionalidad”*.-

Próximamente HIDROVIA 2: La traición de Fernández y Meoni, dejaron las llaves de la Cuenca del Plata en Uruguay