

FORESTANDO EN DOMINGO

La transversal del país

El mundo sigue andando. Y un problema coyuntural no es el ombligo del mundo.

Uruguay ocupa una posición privilegiada y hay un enorme futuro que ya empezamos a transitar. Años, muchos años que se viene hablando de la ruta 14.

La transversal oeste-este que atraviesa al país justo al medio. Desde Mercedes a La Coronilla, pasando por muchas ciudades importantes: Trinidad... Durazno, etc. etc.

Y hubo por febrero del 2009 un nuevo movimiento en Durazno sobre este tema. Estratégico e impostergable para el país. Fue cuando paralelamente, una vez más, se habló de un puerto de aguas profundas en Uruguay como un objetivo estratégico. Dos temas logística y geopolíticamente encadenados.

No hace mucho se volvió a hablar del puerto de La Paloma. Y conversaciones sobre la posibilidad de encarar el tema conjuntamente con Brasil. Hace un tiempo que se viene hablando de un puerto de aguas profundas. Y la referencia siempre ha sido la posibilidad de hacerlo en La Paloma, departamento de Rocha. La publicidad turística lo elogia y dice que de 1910 data el puerto de La Paloma, que hoy constituye el principal puerto pesquero del país. Cerca del faro es posible apreciar el conjunto de viejas casas que hicieron debutar a La Paloma como balneario de veraneo. Si se está en La Paloma, no es una mala idea tentar suerte en la pesca. Ya sea embarcado o desde la costa, en playas, rocas, muelles o escolleras, el pescador (profesional o aficionado) podrá comprobar por qué La Paloma ha sido calificada como el quinto centro pesquero del mundo.

Los inversionistas extranjeros, nada leídos en sus ojos de buenos cuberos, miran la zona con cariño: el grupo español Benel - hoy en silencio - había anunciado que estaba trabajando en un proyecto para transformar el puerto de La Paloma en un puerto de "aguas profundas, con planta regasificadora y gasoducto.

Pero el país no se ha detenido. Y así fue como se anunciaron inversiones en la ampliación del puerto de Montevideo..

Leíamos sobre la explosión tremenda de Nueva Palmira, las obras en el puerto de Fray Bentos, los comienzos de revitalización del puerto de Paysandú y con la mirada puesta en el de Salto. Habiendo tenido ya estos logros hoy apuntan al necesario puerto de aguas profundas en La Paloma. Y decimos necesario porque en materia marítima el dinero es calado, es profundidad para poder llegar con la máxima carga posible a cualquier parte, y eso es lo que hay en la zona, profundidad con poca necesidad de dragado.

Las autoridades portuarias uruguayas son muy competentes y merecen nuestra confianza.

Pero volvamos a la ruta 14, íntimamente relacionada con este proyecto del puerto de La Paloma.

Ciudadanos y fuerzas vivas duraznenses realizaron hace pocos meses reuniones y gestiones en pro de readaptar a las exigencias actuales y futuras del transporte comercial la Ruta N° 14. El empresario y martillero Salvador Ltaif dijo hace poco tiempo que la idea es impulsada por varios departamentos involucrados por el pasaje de esa vía de tránsito que comunica a Argentina con Uruguay y Brasil. Señaló que si bien el planteo no se ha oficializado aún ante el Ministerio de Transportes y Obras Públicas, la respuesta de los diputados de las zonas de influencia sacan del cajón su movilización por su concreción, incluso ya fue planteado muchas veces en el Parlamento y en el pasado período legislativo por el duraznense Ing. Pedro Soust.

Es casi un asunto de Estado, ante el incremento del transporte de la madera para citar un ejemplo. Es una cuestión que requerirá una importante inversión, pero para la cual hay organismos internacionales por donde se puede canalizar la misma.

Hora de hablar menos y hacer más. La ruta 14 debe ser una realidad.

O debemos empezar a creer en presiones argentinas y montevideanas...

El resto... el resto es silencio.

El editor jefe



Instituto de
Ciencia e
Investigación



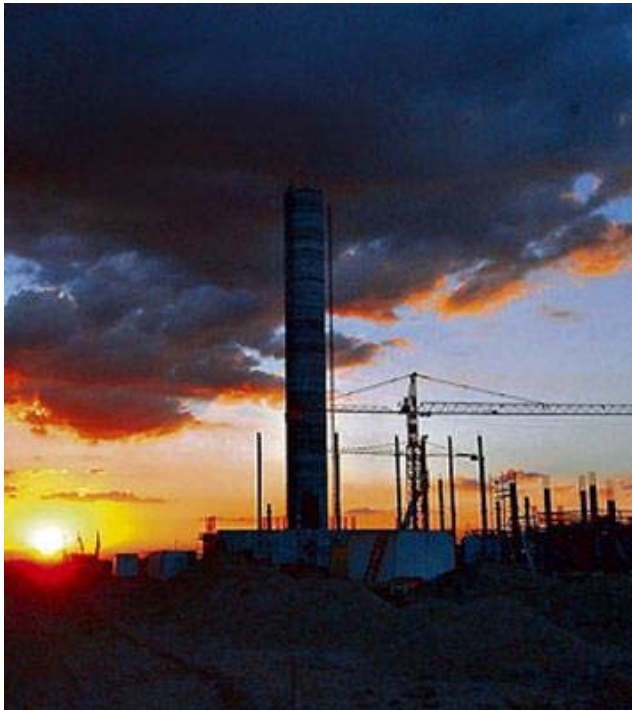
30 mayo 2010 N° 173

BOTNIA

por Eleuterio Fernández Huidobro

Formalmente ahora Botnia es UPM, aunque siempre estuvieron vinculadas. Pero el tema que nos ocupa es otro. Una grandísima planta de celulosa como ésta en cualquier país como el nuestro es, forzosamente, un puerto o, si se prefiere, una inmensa y fatal consecuencia portuaria.

Si solamente le miramos lá celulosa nos quedaríamos cortos de vista. Además es, y muy fundamentalmente, un hecho logístico de vasto alcance. Porque si fuéramos un país inmenso, como por ejemplo Brasil, cabe suponer y esperar que su producción tenga como principal destino el mercado interno y, por ende, la planta sea mediterránea, ajena a cualquier vocación ultramarina. A los sumo, alguna de navegación fluvial o de cabotaje. Pero dado el tamaño territorial que disfrutamos y también el de nuestro mercado interno es forzoso que tanta celulosa -y mañana tanto papel- busque salida hacia lejanos confines por vía marítima.



Es más: si al país le agregamos tanta plantación, esos bosques irán caminando por sus carreteras y vías férreas, también forzosamente a las fauces triturantes y licuadoras de alguna planta de celulosa porque resultaría imposible embarcarse rumbo, al mundo como troncos* y hasta como chips. Quedaría tapada de madera Nueva Palmira y aun Montevideo. A pesar de Botnia, mucho chip y algunos troncos (cada vez menos) salen hoy por muelles capitalinos desbordados (pronto habrá una terminal especializada). Pero aún así se perciben en los alrededores de la ciudad los grandes depósitos de rolos y las altas torres que amontonan los chips a la espera del camión que los llevé al pie del barco que está por venir.

Es por eso que Stora (la sueca) y Arauco (la chilena) mancomunadas se instalan en Conchillas supliendo a Ence: bien cerquita del canal Martín García que les dará salida a los siete mares. A su vez Portucel andaba buscando agua por la Laguna Merín rumbo al puerto oceánico brasileño de Río Grande, o por La Paloma, en Rocha: con el mismo fin.

En suma: hablar en Uruguay de grandes plantas de celulosa o mañana de papel, es hablar obligadamente de grandes puertos. Y un puente internacional en las orillas de Fray Bentos es también un imán para bosques argentinos. Eso fue a nuestro juicio lo que desde un principio buscaron ávidamente allí tanto Ence como Botnia. Por eso es que, a nuestro modesto real saber y entender, el puente está —y muy probablemente permanecerá cerrado. Lo demás es anécdota.

No nos duelen prendas porque esto lo dijimos al principio del conflicto: en realidad estamos asistiendo nuevamente al viejísimo problema sudamericano de la lucha entre los puertos y, de paso, por la navegación y uso de una de las más grandes redes fluviales del mundo. La de está parte de: mundo llega hasta el corazón y seguirán viniendo en forma creciente productos (especialmente a granel) de un vastísimo hinterland al que con la misma intensidad irán entrando por esas venas -a veces abiertas y a veces cerradas - los que provienen de mundo restante, Esto no es ni por lejos un agravio a Argentina: ella ha sido una de las primeras y principales víctimas de esa lucha. Diríamos mucho más: la trágica división histórica entre Unitarios y Federales reconoce a éste como el principal conflicto a la hora de fundar institucionalmente una nacionalidad preexistente. Artigas es nada menos que el fundador del Federalismo argentino. Y en su apogeo, por lo tanto, poco antes de la traición que lo derrotara, momentáneamente, agrupaba en torno a sí como Protector de los Pueblos Libres a las provincias argentinas de la Banda Oriental: Entre Ríos, Santa Fe, Misiones (todas ellas), Corrientes y Córdoba. ¿cuál era el problema principal para tanta gente?: el dominio oligárquico, principalmente aduanero, de la oligarquía 'porteña', es decir, adueñada del puerto. Adueñada de un negocio tan grande que llegó en cierto momento a declararse república independiente de todos lo demás con tal de seguir disfrutando la llave de entrada y salida de tamaño mostrador mundial.

Contó siempre, por supuesto, con el apoyo de varios imperios que tenían exactamente el mismo interés por esa 'llave'. Tanto para entrar como para sacar mercaderías. En realidad era agente naviero de dichos intereses mundiales. Tanto es así que cuando fue necesario, Inglaterra abrió a cañonazo limpio la navegación comercial de nuestros ríos en la Vuelta de Obligado, declarándolos, además, -aguas; internacionales (¡!).

La puta madre de nuestra desagregación, sangre y contactos, incluido el genocidio del pueblo paraguayo, fue siempre una cuestión centrífuga de puertos y por lo tanto de navegación especialmente fluvial. La Hidrovía, esa realidad actual, costó montones.

Una de las soluciones salomónicas que nunca fue solución estuvo a cargo de Lord Ponsomby: la Convención Preliminar de Paz que en 1828 lograra una simple tregua en el conflicto creando para ello, en el territorio disputado (Uruguay) por España y Portugal antes y por las Provincias Unidas y el Imperio (luego República) de Brasil, un nuevo Estado. Portugal y luego Brasil pugnaron siempre por afincarse en esta orilla y nuestros puertos; Inglaterra nos invadió a sangre y ruego por lo mismo, e incluso hasta la última guerra mundial atrajo contendientes a nuestras costas y a Estados Unidos que quisieron apostar-se para siempre en Laguna del Sauce.

Nuestra independencia quedó garantizada desde entonces (1828) y hasta hoy (porque dicho tratado nunca fue derogado) por Inglaterra- Ayer imperio mundial indiscutible, dueño y señor de mares y continentes, hoy día al borde de grave crisis por insolvencia... A don Oscar Arias habría que avisarle que tenemos él apoyo de la OTAN (y por contrato). Con el partido ganado pero en la FIFA.

Dijimos "tregua" ya que poco después y hasta entrado el siglo XX la misma disputa de siempre siguió tiñendo de sangre nuestras praderas. Con ese pasado incluso reciente, ¿quién puede creer que el puente esté cerrado por piqueteros ambientalistas?

Si se mira bien, esa obra fue un error a los ojos de los intereses geopolíticos que venimos describiendo. Entre otras cosas porque puede resultar vital para las provincias mediterráneas argentinas y nefasto para la cada vez más menguada dominación (aunque jamás despreciable) de los intereses portuarios porteños que tanto daño infligieron a Argentina (y a todos).

Pero el mundo ha cambiado mucho y la navegación contemporánea ya no soporta un canal de doscientos kilómetros, ni tampoco las escuálidas profundidades del Río de la Plata: dieciséis o veinte metros de profundidad natural y sin dragado a pocos metros de la orilla, marcan con un dedo inexorable las costas de Maldonado y Rocha como el único destino posible para un puerto que abastezca las necesidades : de gran parte de Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia, Chile y Uruguay- Fatalidad inexorable e histórica que, además, debiera unirnos más que nunca. Uruguay debe recordar y reconocer su inseparable unidad con Argentina y con todos los pueblos citados, poniendo a su disposición esa costa porque, y además, las "cargas que saldrán o que vendrán son las de ellos.

El ingeniero Gianattasio diseñó y propuso una ruta (la 14) que hasta hoy no hemos terminado: viene desde Fray Bentos y va en diagonal hasta La Coronilla. No había puente pero lo imaginaba. Aquel "Viejo" tenía buenos largavistas.

No olvidemos, de paso, que la vocación comercial e industrial del puerto de Colonia (antigua manzana de la discordia), tan..; pregonada entre otros por Batlle y Ordóñez, fue mutilada alevosamente hasta transformar ese punto estratégico en una especie de quermés: con cuatro o cinco galpones llamados Zona Franca y un alegre puerto de pasajeros por lo general turísticos. No le negamos al turismo absolutamente nada , pero no debe ser incompatible con el resto de las actividades productivas.



... votame que me gusta...

Diputados opositores manifestaron su desacuerdo con que la Unasur entre en vigor. El Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Surameri-

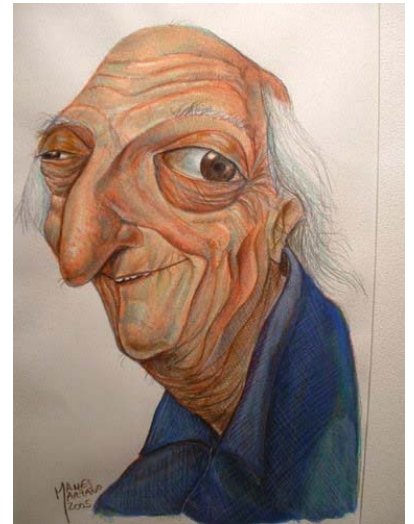
canas fue discutido en la legislatura pasada pero deberá ser retomado en este período.

Desde el Partido Nacional, el diputado Jaime Trobo (Unidad Nacional) señaló a Últimas Noticias que no está "afin" a crear nuevos organismos. Dijo además que para empezar a estudiar el proyecto deben contar con más información de la Cancillería sobre cuántos países aprobaron la creación del organismo. El Tratado Constitutivo establece que deben ser nueve los países que lo ratifiquen, hasta ese momento la Unasur no entrará en vigor. "Tenemos que tener los pies en la tierra y pensar en los bolsillos de los contribuyentes, esta creación de organismos me parece patética", señaló el nacionalista. Trobo afirmó que con cada organismo de este tipo nuestro país pierde parte de su autonomía. "Uruguay no puede quedar como un Estado discapacitado o minusválido ante los países que tienen más peso, por el contrario, un país chico tiene que ser fuerte en su política exterior", subrayó.

Desde el Partido Colorado, el diputado Fernando Amado (Vamos Uruguay) dijo que llevará el asunto al seno de su bancada y presentará la posición de su fuerza política en la próxima sesión de la Comisión. Amado afirmó que es bueno que se trate el tema pero señaló que ya se produjeron hechos políticos, como el nombramiento de Néstor Kirchner como secretario general, que recorrieron el mundo antes de que el organismo existiera formalmente. "Estuvimos en la lupa del periodismo con algo que no existe, parece cantinflasco", dijo.

El diputado frenteamplista Ruben Martínez Huelmo (Espacio 609) fue el encargado de presentar en la Comisión de Asuntos Internacionales el preinforme con el objetivo de que el proyecto sea discutido en próximas sesiones. "Tenemos la intención de poner el tema en el área parlamentaria, para que la Comisión lo trabaje y discuta sin apuros", dijo Martínez Huelmo.

En la Comisión de Asuntos Internacionales el diputado Daniel Peña (Alianza Nacional) señaló que Uruguay no debe dar "ningún paso más" con relación a la Unasur, hasta que desde el lado argentino desbloqueen los puentes. "Nuestro país ha hecho más que un esfuerzo al no vetar al señor Kirchner. Necesitamos mensajes positivos con respecto al levantamiento del bloqueo", dijo.



Amenazan a manifestante por el levantamiento del corte

Mate amargo

Un vecino de Gualeguaychú que se dirigía a Plaza de Mayo para participar de las mateadas por el levantamiento del corte, fue amenazado de muerte. "Los disidentes aquí somos silenciados", sostuvo el amenazado en una misiva dirigida a los organizadores de la movilización que se realizará simultáneamente en Montevideo, Buenos Aires y Fray Bentos.

Antes de viajar a Buenos Aires para participar de la mateada por el levantamiento del corte en la ruta 136, Guillermo Fazzio recibió telefónicamente una amenaza de muerte si continuaba con la difundiendo en el evento.

Fazzio envió una carta a los organizadores de la manifestación en Buenos Aires a la que tuvo acceso Montevideo Portal: "No sé si sabes que los disidentes aquí somos silenciados. En mi caso ese amordazamiento ha sido violento y bajo amenaza de matarme si hablo. Supongo que esta superpresión sobre mí se hace porque se tiene en cuenta que yo sí he aportado a la salud ambiental de Gualeguaychú, por ejemplo en la decisión de construir la planta depuradora de efluentes, las defensas contra inundaciones, el Acceso Sur y el señalamiento general de la ciudad".

En conversación con Montevideo Portal, el mentor de la mateada conjunta en Fray Bentos, Buenos Aires y Montevideo, Enrique Amestoy, expresó su preocupación por el caso y su confianza en que no vaya más allá de una amenaza, más allá de todo lo que eso implicaría.

"Tengo autoridad moral para sostener mi disidencia, se me neutraliza condenándome a un ostracismo social que afecta a mi familia también. Por esto, mi participación en la mateada o en cualquier evento público con motivo similar, podría desatar más agresiones sobre mí o sobre mi familia.

La mateada será el próximo domingo a las tres de la tarde en Buenos Aires, Montevideo y Fray Bentos. Según comentó a Montevideo Portal uno de los organizadores del evento, Enrique Amestoy, la idea de la mateada en Fray Bentos surgió desde vecinos de Buenos Aires que no están de acuerdo con el corte en la ruta 136.

En Fray Bentos el evento será en el Teatro de Verano y unas 600 personas confirmaron asistencia mientras que en Montevideo la mateada tendrá lugar en la rambla de Kibon.

En Buenos Aires la mateada se realizará en la Plaza de Mayo y ya hay unas 600 personas que confirmaron su asistencia en Facebook. Amestoy señaló que la idea es desnacionalizar el conflicto y focalizar la atención solo en el corte, convocando así a todos los que estén a favor del levantamiento del bloqueo, más allá de qué opinión se tenga sobre el funcionamiento de UPM (ex botnia) y sus consecuencias para la región.

http://www.montevideo.com.uy/notpcelulosa_110922_1.html