

La República / Contra/seña / 2 de mayo de 2006

## **LOS ORIENTALES SOMOS LOS HIJOS DE JOSÉ ARTIGAS**

Prof. Enrique Rubio

Los grandes de la región tienen que asumir sus responsabilidades, como lo hicieron Francia y Alemania en el proceso de la Unión Europea. No se construye la integración azuzando nacionalismos tan estrechos como artificiales y cultivando estilos patrioteros, para fortalecer políticamente a presidentes o gobernadores (como hace Argentina), y tampoco conviene mirar para el costado cuando se ingresa en una dinámica de desintegración (como hace Brasil). La ilustre, valiente y también terrible carga de la historia señala que los orientales no nos asustamos porque somos y nos sentimos los hijos de José Artigas, y ese legado equivale a dignidad nacional, integración regional y amistad de los pueblos.

### El conflicto por las plantas de celulosa

Una parte de la oposición subordina la actitud política a tomar frente a la gestión del gobierno al cálculo electoral, precisamente cuando el país tiene por delante una agenda cargada de temas, principalmente internacionales, que trascienden los ciclos electorales, con la integración regional en pleno cuestionamiento. No corresponde hacerlo.

La agenda de los últimos tiempos ha estado centrada en el problema suscitado con Argentina por las plantas de celulosa. En el tema, la negociación bilateral a nivel de presidentes no tuvo éxito, por lo menos en esta etapa. Respaldamos absolutamente la línea de apelar a las instancias del MERCOSUR o la OEA y de informar a La Haya. En esto, una aclaración necesaria: el diferendo por la instalación de las plantas es un asunto bilateral. Pero lo que se reclama ante el MERCOSUR es el corte del paso por los puentes, violatorio del tratado de Asunción, y eso no tiene nada de bilateral, porque es un tratado multilateral (tampoco la amenaza explícita o velada de reinstalarlos, ni los daños materiales y morales ya provocados). Mientras tanto, el gobierno argentino pasó meses sin disolver los piquetes y continúa con el reclamo de parar las obras para un nuevo estudio de impacto ambiental. Su doble discurso quedó en claro en su actitud con el conflicto de los subtes o ante otros piquetes que disolvió de inmediato para garantizar el derecho a la libre circulación.

Por otra parte, ¿por qué hay que parar las obras para hacer otro estudio ambiental si recién van a comenzar a trabajar, la primera de ellas, dentro de un año y medio? Sin detener obra alguna, el informe de los técnicos canadienses fue tan posible como serio y de las observaciones formuladas la mayor parte fueron planteadas antes por el gobierno uruguayo y ninguna es insalvable para las empresas. La posición argentina no es razonable y sólo se explica como una terquedad vinculada con intereses políticos y también económicos; ¿acaso no incide en todo esto la expresión oculta de los intereses portuarios argentinos, que temen que un impulso industrial en el litoral uruguayo permita el desarrollo del sistema de puertos y canales de este lado del río y afecte el volumen de sus negocios?

## Reformular el MERCOSUR

Este diferendo se procesa en un MERCOSUR plagado de problemas, en parte como producto de la incapacidad y el facilismo populista de algunas conducciones políticas débiles y sin perspectiva estratégica, que procuran captar la reacción ciudadana y progresista en AL frente a la ola de políticas neoliberales, y traducirla en resurgimiento de nacionalismos estrechos que cuestionan precisamente los procesos de integración que pueden dar auténtica solución a muchos de los problemas comunes.

Se impone el realismo: llegó la hora de reformular el MERCOSUR. Adaptarlo a esta nueva situación sudamericana, ampliarlo y fortalecerlo haciéndolo más flexible, o sea menos exigente en algunos niveles y más exigente en otros. Menos exigente en los compromisos comerciales (que ni cumplen los grandes en el libre comercio interno o en el arancel externo común) para habilitar que se integren realidades aún más heterogéneas como las de los nuevos países que piden ingreso; y mucho más dinámico en los aspectos de integración física, de fondos de desarrollo para las infraestructuras comunes y a fin de atender a los más débiles, de integración social, cultural y política.

Además de la voluntad manifiesta de Venezuela de sumarse, los chilenos tienen una sensibilidad más afín al MERCOSUR, y con el triunfo de Evo Morales se produjo el cambio más importante en los últimos 500 años en Bolivia. **Frente a estas realidades de avance del progresismo pero también de creciente heterogeneidad entre los países, un MERCOSUR que se extienda a casi toda América del Sur supone flexibilizar hacia adentro, escalonando los niveles de acuerdos, y hacia fuera, fomentando acuerdos con el resto del mundo, globales o por países, que no lesionen un patrimonio común, que a su vez se redefine. Tenemos que poner toda nuestra inteligencia estratégica en esto, de tal manera que si el proceso de integración es más lento en materia comercial, podamos acelerarlo en otros campos, bajando el nivel de conflictividad y permitiendo ingresar a los nuevos socios, y habilitando un relacionamiento interno y externo más flexible.**

## La política regional de defensa: el caso Haití

Este MERCOSUR ampliado, debe incluir una creciente cooperación e integración también en lo militar, que ya se expresa en la misión de Haití. En breve el Poder Ejecutivo solicitará el envío de nuevos efectivos; apoyamos la iniciativa. En este último período, la participación en Haití se ha realizado en esquema latinoamericano. En un país devastado, sin instituciones del estado, la única posibilidad para un proceso de reconstrucción es una misión militar como parte de la cooperación internacional. Es imprescindible que este proceso tenga orientación democrática para que habilite ayudas en lo económico que permitan esa reconstrucción. Hay que ver esto como parte de una política de defensa con visión latinoamericana, y que otra opción significa abandonar a al pueblo más pobre del hemisferio generando un vacío que la agresiva política imperial se encargará de llenar.

La cuestión de la cooperación militar internacional tiene que profundizarse y analizarse sin tabúes. Una cosa es el latinoamericanismo y otra el panamericanismo. Debemos discutir no la participación en Haití, que forma parte de lo primero, sino la vigencia del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

## La integración en infraestructura: energía y transportes

Uruguay vive una dependencia energética de sus vecinos. Para diversificar nuestras fuentes, se han dado pasos importantes para una integración en materia de gasoductos sobre una base boliviana. Si vienen otros mega gasoductos bienvenidos, pero que pasen por Uruguay. Tanto ellos, como algunos de los trazados del eje vial que unen el Océano Atlántico con el Pacífico. Buena parte del comercio mundial viene del mundo desarrollado, pasa por estos lugares, y va a parar al Asia.

Todo esto está sobre la mesa. Como se advierte, la política de ampliación del escenario en la que estamos involucrados incluye acuerdos de varios países dentro del MERCOSUR ampliado. No se trata solamente de que los chicos nos juntemos para contrabalancear a los grandes, sino de impulsar proyectos estratégicos que sirvan al desarrollo de toda la región.

## La hidrovía: ¿trasfondo de la celulosa?

Debemos valorizar el lugar estratégico en el que estamos ubicados. Como trasfondo del río de la celulosa está la posibilidad del desarrollo de Uruguay como la principal puerta de la hidrovía, con sus puertos como lugares de tránsito de la producción que viene de Brasil, de Bolivia donde se conecta, de Paraguay y también de la Argentina. Este es el trasfondo y hay que tomar decisiones inmediatas. Reivindicamos la hidrovía como proyecto integrador. En su salida, nuestros puertos de tránsito, fundamentalmente Nueva Palmira y Montevideo, han tenido un gran desarrollo en los últimos años.

En enero de 2007 finaliza el contrato de mantenimiento del Canal Martín García, que permite la navegación por el mismo con un calado de 32 pies al cero. Hasta ahora Argentina ha manipulado los precios de los peajes cobrados por la utilización de distintos tramos de los canales del Río de la Plata y del bajo Paraná, y las profundidades de los mismos, en su beneficio. El gobierno de nuestro país deberá impulsar una política definida acerca del papel que esta vía navegable debería tener en el transporte naviero de la región, porque si se hacen inversiones en el canal Martín García, la salida y el retorno natural van por allí.