

2010 - 2020 : 10 AÑOS CONSTRUYENDO INTEGRACION.

Editorial

Son 120 meses de empoderamiento integrado en forma transversal y transfronteriza, de las Intendencias y Alcaldías de Argentina, Uruguay y desde hace muy poco, también Brasil.

Abarcamos, al día de hoy, la Cuenca del Bajo Uruguay y parcialmente la del Uruguay Medio.

Estamos orgullosos del trabajo desarrollado, la calidad de las propuestas presentadas a gobiernos provinciales y nacionales, así como a organismos internacionales y, sobre todo, la confianza mutua institucional y personal consolidada en este tiempo.

Fue y es preocupación permanente sumar al esfuerzo de los ejecutivos locales, los órganos de representación parlamentaria y a la sociedad civil organizada.

Nuestra alegría se ve empañada por la actual situación de incertidumbre en los más variados planos y sobre todo, el sufrimiento de los estratos más vulnerables de la sociedad. A nadie escapa que la pandemia del COVID 19 es un fenómeno mundial cuyas consecuencias serán estructurales y de largo aliento.

El territorio de la Cuenca incorpora un nuevo desafío a los ya encarados por el CCRU desde el 2016, siendo un actor destacado para encarar los enormes riesgos en materia de salud ante problemáticas como el Dengue, la Leishmaniasis y la Chikunguña.

Estos “azotes” crecen en forma permanente en el territorio de la Cuenca y, especialmente el Dengue, ya es de una gravedad inusitada en Paraguay, desde donde se expande aceleradamente al sur.

Más allá de la voluntad política y la alerta dada por el CCRU, las acciones que hemos impulsado de coordinación de planes de prevención, son totalmente insuficientes y necesitan de una atención común expresa, de los gobiernos centrales de todos los países involucrados, coordinando todos los niveles de atención.

La Presidencia argentina, 2020 – 2022 del CCRU, ha fijado objetivos y metas claras; las mismas fueron refrendadas en las sesiones plenarias de diciembre y marzo y son presentadas en este Boletín. Nuestras expectativas

son las de seguir afirmando esta herramienta política, con base en la participación y coordinación estratégica de autoridades locales y sociedad civil organizada mejorando propuestas y aumentando la incidencia sobre decisores en los más variados niveles.

Si bien es necesaria tener una gran flexibilidad en cuanto a los escenarios futuros, los compromisos públicamente expresados por importantes autoridades de los gobiernos centrales de Argentina y Uruguay hacen prever:

- que los asuntos de la Cuenca ya no están invisibilizados,
- que se generarán oportunidades para concretar varias de las aspiraciones expresadas en las DECLARACIONES DE INTERES REGIONAL.

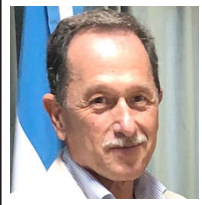
Finalmente, y no es menor, la calidad de participación aumenta notablemente al aprobarse el texto del Acuerdo Marco de Cooperación con el Movimiento Trinacional de ONGs, organización representativa de la sociedad civil en la zona transfronteriza de los tres países, que se firmará en la próxima reunión del Comité.

A su vez se espera concretar acuerdos del mismo tenor con el Instituto Social del MERCOSUR y la Confederación Nacional de Municipios de Brasil.

Así, aumentando la calidad institucional y la representación, sigue fortaleciéndose un organismo que se inició, y continúa afirmándose, en base a una idea central: **“profundizar la integración transfronteriza en la Cuenca del Río Uruguay”**.



Ex-Embajador
Daniel Bentancur
Coordinador
Secretaría Técnica CCRU



Román Tófaló

Responsable oficina CONCEPCION - Secretaría Técnica CCRU

2019 – 2021 *Presidencia argentina pro t mpore del CCRU*

Los días 12 y 13 de marzo del corriente 2020 se realizaron en las instalaciones de la Secretaría Técnica/ST, ubicada en el Centro Comercial de Concepción del Uruguay, las reuniones de dicha ST y posteriormente el Consejo Ejecutivo Ampliado/CEA del CCRU.

Estas reuniones son las primeras bajo la presidencia pro t mpore argentina, del Dr. Martín Oliva, Intendente de Concepción del Uruguay. Las mismas nos toman en pleno proceso de crisis sanitaria originada por la pandemia de coronavirus COVID19 y pocas horas antes de dictarse la cuarentena en la República Argentina.

Por estas cuestiones, se redoblaron los esfuerzos para lograr realizar las mismas con éxito, con la destacada participación de aquellos que lograron estar presentes y la de aquellos que lo hicieron en representación de los miembros del Comité que por sus obligaciones de rol para con la lucha contra los efectos de la pandemia no pudieron asistir.

El día jueves 12, desde temprana hora los integrantes de la ST y algunos invitados especiales de Barra Do Quarai, abordaron los distintos temas que se suscitaron en la Cuenca desde la pasada reunión del mes de diciembre pasado, la organización de una propuesta de plan de acción inmediato y hasta la próxima reunión del CEA de Junio en Monte Caseros, así como la actividad conmemorativa de los diez años de funcionamiento del CCRU para septiembre del presente año.

La temática de preocupación central de la hora, nos lleva a acelerar los plazos para la concreción de de un primer paso de la "idea de proyecto" de Observatorio Económico y Social de la CCRU. Por iniciativa y bajo res-



ponsabilidad de la Intendencia de Concordia, la oficina de la STCCRU all  instalada se enfocar  en el relevamiento sanitario, específicamente con respecto a Dengue, Leishmaniasis, Chikungunya, Leptospirosis, y hoy especialmente COVID19.

El mismo se encuentra hoy funcionando y los datos recabados se intercambian con los responsables de salud de los integrantes del CCRU para aumentar la capacidad de prevención.

Dado el recambio de autoridades políticas en el Uruguay y la Argentina, tanto a nivel nacional, local y de organismos binacionales; se definen una serie de entrevistas con los nuevos actores involucrados en los asuntos de la Cuenca.

Dentro de estas jornadas de trabajo con las nuevas autoridades, se abordarán también las acciones necesarias para que este Comité siga creciendo en institucionalidad, indispensable para garantizar que las definiciones y declaraciones del mismo sean refrendadas por los mas altos niveles de decisión de los tres países, cuestión que vemos con buenas perspectivas, dado el conocimiento previo de muchos de los nuevos funcionarios.

Es de destacar que se encuentra avanzado el proceso de edición del libro

aniversario de los 10 años del CCRU para lo cual ya se est  contactando con posibles comercializadores.

A su vez Concepción ha reafirmado la decisión de publicar los Relatorios de las actividades centrales en Paysandu  y Salto Grande durante el 2019, así como el Tríptico (contenidos bajo responsabilidad de la oficina de ST en Concordia) y los Boletines 2020-2022.

Consideramos como exitoso lo promovido por el Comité en todos estos años, priorizando temas como el dragado, el medio ambiente (financiamiento de plantas de tratamiento de efluentes), estudios de viabilidad para la interconexión entre Monte Caseros y Bella unión, promoción de la navegabilidad más allá de la Represa de Salto Grande, etc .

Mas allá de las enormes dificultades del momento actual, el CEA concuerda en una alta expectativa de que se siga avanzando por acuerdo de los países y en concordancia con los planteos de los actores locales, en tener soluciones a diversas problemáticas específicas para mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la Cuenca y el abordaje de Programas ms Integrales y de mediano y largo plazo del territorio de la Cuenca como una unidad.



Dr. Martín Oliva

Presidente Municipal Concepción del Uruguay – República Argentina

Enfoque político para el período 2020 – 2021

Sesión del Consejo Ejecutivo Ampliado 13 de marzo 2020. - Intervención del Dr. Martín Oliva

Quiero agradecer la presencia de los integrantes de este Comité en Concepción del Uruguay, en este mi primer discurso como presidente pro-tempore de este organismo.

El desafío es grande, casi tanto como lo es el coloso de río que tenemos por delante. El río Uruguay, en sus tres tramos tiene 1.770 kms de recorrido y la mayor parte de la navegación sobre el río Uruguay se concentra en su sector inferior.

Desde Concepción del Uruguay -en el kilómetro 187,1 de la vía- estamos reunidos para fortalecer a la entidad que naciera con el propósito de asegurar la navegabilidad del río Uruguay y promover el fortalecimiento portuario, buscando lograr un renovado impulso orientado hacia metas vinculadas con el desarrollo integral de la región.

En ese sentido nuestra intención como mesa de gestión del Comité será respetar lo realizado e ir por más. Valoramos lo que se ha hecho y por eso nuestro compromiso es el de continuar en esa senda; pero también queremos escuchar a todos quienes compartimos este espacio.

Nuestra vocación es integrar y para eso tenemos que escuchar y conocer las necesidades y aspiraciones de quienes participamos. Con esa intención promovemos reuniones que sean lo suficientemente productivas en relación con las necesidades de la población. Nuestro trabajo es articular eso.

Del total de los municipios que participan en el Comité, once son argentinos, seis uruguayos y dos brasileños, cosa que no es un detalle menor porque demuestra el creciente interés que sus iniciativas generan en toda la región de influencia

del Río Uruguay.

Nuestra aspiración es mantener la navegabilidad y nuestros puertos en pleno desarrollo, como uno de los pivotes más para el crecimiento productivo de nuestras zonas y de nuestra gente, que es –en definitiva- el objetivo mayor de nuestro trabajo y preocupaciones.

Pero queremos –además- el desarrollo educativo, turístico, cultural, en materia de salud, intercambio comercial, complementariedad productiva y todo lo que nos une como región.

El nuestro es un esfuerzo que hacemos desde la unidad que nos da una participación tripartita que nos hace más fuertes y que nos dispone de la mejor manera para obtener lo que buscamos.

Repito, este no es un proceso que se agotó solamente en tener la hidrovía porque cuando empezamos con las reuniones se dispararon otros temas que hacen a la integración regional y sobre esto se avanzó muchísimo. Una necesidad nos hizo reunirnos y a partir de allí descubrimos la cantidad de factores y necesidades que compartíamos y que podríamos encarar de manera colectiva para resolverlas en conjunto.

Nuestros objetivos son comunes y por eso hago votos para que podamos seguir trabajando de esta manera, porque estamos viendo los frutos que es lo más importante.

Si realizamos un racconto de lo que se ha venido realizando podemos mencionar algunas guías para incidencia en los gobiernos nacionales de (especialmente) Argentina y Uruguay, en relación a la generación de condiciones favorables para el desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay.

Durante varios años, el único objetivo fue lograr el dragado, finalmente concretado; ahora tendremos que –en ese

aspecto- asegurar el mantenimiento del mismo en toda la zona del bajo Uruguay. Así entendemos que debe ser eje de las políticas gubernamentales establecer una consecuente valorización de los territorios de frontera, buscando promover la acción compartida de los gobiernos Provinciales, Departamentales y locales con sus pares de los países vecinos y en estrecha coordinación con los organismos nacionales y binacionales existentes.

El desarrollo estratégico de la Cuenca del Río Uruguay está indisolublemente ligado a la profundización y decidido involucramiento de los gobiernos centrales de Argentina, Brasil y Uruguay.

Se Impulsarán políticas públicas que privilegien acuerdos y coordinación profunda con el involucramiento directo de las Provincias fronterizas de la “Liga Federal” y el estado de Rio Grande Do Sul.

En particular, se privilegiará la coordinación trinacional respaldando las iniciativas ya en marcha de las Intendencias y gobiernos locales, integrados en el CCRU, para el desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay.

En el Bajo Uruguay se consolidará el eje portuario Paysandú-Concepción-Montevideo, así como se promoverá una efectiva reactivación del puerto de Fray Bentos.

En el Uruguay Medio:

✓ Se promoverá activamente en el marco de la Comisión Técnico-Mixta Salto Grande la realización de los estudios de prefactibilidad para garantizar la navegabilidad aguas arriba de la Represa.

✓ Se Impulsará el desarrollo del Puerto de Barcazas en Salto

✓ Se negociará el acuerdo del gobierno argentino y uruguayo para concretar los estudios relativos a la Esclusa de Salto Grande y la concreción del puente Mon-

te Caseros/Bella Unión.

Todo lo expuesto en el marco de la implementación de un Plan Integral de transporte multimodal carretero-ferroviario-fluvial.

Además, serán prioridad:

- ✓ Los acuerdos diplomáticos tripartitos, con el objetivo de ampliar los Derechos recíprocos de los habitantes de los territorios fronterizos.
- ✓ El mantenimiento edilicio y correcto funcionamiento de las instalaciones de los Pasos fronterizos, a los efectos de agilizar el paso de cargas y personas.
- ✓ La coordinación en Salud Pública de acciones de prevención y Planes de Contingencia, en materia de Corona Virus, Dengue, Leshmaniasis y Chincunguía

Estamos convencidos de las políticas de fronteras, son un asunto de Estado y como tales estamos plenamente conscientes de la imperiosa necesidad de desarrollar los territorios de frontera y por ende de que las Políticas de Estado se lleven adelante con una óptica de responsabilidad transfronteriza.

Es indispensable articular la concerta-

ción de esfuerzos por partes de todos los organismos nacionales, subnacionales, departamentales y locales.

De allí nace la propuesta de acuerdos a incluir en la “Declaración Pública” del primer Encuentro de Presidentes de Argentina Alberto Fernández y Uruguay, Luis Lacalle Pou que –entendemos- sería muy importante que si se pudiera incluir que:

- “Se considera como de importancia estratégica para ambas naciones el enfoque integral del desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay en toda su extensión.
- Se promoverán los acuerdos necesarios para realizar los estudios Técnicos correspondientes a los efectos de viabilizar la libre navegabilidad del Río Uruguay aguas arribas de la Represa de Salto Grande.
- Se declara de interés común, la construcción del Puente binacional que una Monte Caseros de Corrientes, Argentina con Bella Unión, Uruguay.”

Ojalá que las Cancillerías y nuestros respectivos presidentes puedan hacerse eco de esta aspiración.

Si miramos en perspectivas, podemos

observar que venimos avanzando y dando pasos; sin prisa, pero sin pausa, desde aquel tiempo cuando empezamos a soñar con el desarrollo del Uruguay medio y aquel comienzo de ilusión ya es efectivo porque se ha concretado: la integración de aquel ente binacional que queríamos ser, a este ente trinacional; por lo que no podemos más que ser optimistas. Para nosotros todo esto significa mucho, en términos de integración, porque responde a las necesidades de nuestros pueblos. Parece renacer aquel territorio que soñara Artigas integrando aquella Liga de los Pueblos Libres, de la mano de las intendencias que son la mejor expresión de los pueblos, porque son los gobiernos municipales o departamentales los que están más cerca de las personas y sus necesidades.

Ese es el camino que deseamos transitar y haremos todo lo necesario para que eso pase de una aspiración a un hecho y así obtener lo haga falta para convertir tal objetivo en realidad.

Vuelvo a agradecer la presencia de todos ustedes y aspiro a que esta sea una reunión positiva y productiva entre quienes buscamos lo mismo.

Muchísimas gracias.



Ing. José Luis Genta

Coordinador Comisión Permanente del CCRU:

“Navegación, Puertos, Energía, Medio Ambiente”

Infraestructura de transporte en la Cuenca del Río Uruguay

La infraestructura de transporte de la Cuenca del Río Uruguay, se considerará desde una mirada transfronteriza, en términos de un Sistema de Transporte Multimodal y su vínculo con las represas hidroeléctricas.

Un breve repaso histórico

Desde fines del siglo XIX existió preocupación por acordar en aspectos logísticos y de infraestructura en los tramos compartidos del Río Uruguay. En la década del 40 del siglo XX, se establecieron Acuerdos y Tratados de gobiernos,

entre Argentina y Uruguay, en el Bajo Río Uruguay, y entre Argentina y Brasil, en el Uruguay Medio y su afluente el Río Pepirí-Guazú. Ambos documentos destacan la importancia del aprovechamiento de los rápidos de los ríos, la navegación, la generación hidroeléctrica y el abastecimiento de agua potable de las poblaciones. Sobre fines del siglo XX se estableció el Acuerdo entre Brasil y Uruguay para el desarrollo binacional de la Cuenca del Río Cuareim-Quaraí.

En la Cuenca del Río Uruguay, durante la colonia y el comienzo de las repúbli-

cas en el siglo XIX, el principal medio de transporte fueron las embarcaciones marítimas a vela, ello explica el poblamiento del Litoral de ambos países y el desarrollo relativo del Bajo Río Uruguay.

Hacia fines del siglo XIX con la incorporación de los buques a vapor, se intensificó el comercio y el poblamiento del Litoral, lo cual fue acompañado por la construcción de puertos en Salto, Paysandú, Concepción del Uruguay, Fray Bentos, y Nueva Palmira, que fueron claves en el desarrollo productivo de la región.

La revolución industrial con la incorporación de los motores a vapor y luego los motores a combustión, dio entrada al transporte en ferrocarril, y ya iniciado el siglo XX el transporte automotor. Es así que los ingleses instalaron en los países, en particular en los territorios de la Cuenca, una importante red ferroviaria uniendo las áreas productivas con los puertos del Litoral y los puertos de Buenos Aires y Montevideo, ampliando el comercio internacional y regional.

Coincidiendo con los albores de la 1era Guerra Mundial, la cada vez más influyente presencia de los Estados Unidos, en particular en el abastecimiento del petróleo y el uso de automotores, alentó el desarrollo de la red de carreteras, en forma paralela a la ferroviaria.

En las primeras décadas del siglo XX ambos sistemas de transporte cumplieron un papel importante en el desarrollo de los países, no obstante el debilitamiento británico significó menores inversiones en la infraestructura ferroviaria. Con la 2da Guerra Mundial, se consolidó la supremacía de Estados Unidos, los ferrocarriles fueron nacionalizados, comprados con el endeudamiento Inglés durante la Guerra, pero las inversiones de los países se centraron en el transporte carretero, postergando el desarrollo de un sistema de transporte multimodal integrado y complementario.

Ello se refleja en los puentes binacionales de las décadas siguientes, si bien el primer puente entre Paso de los Libres y Uruguayana (1947) es de tipo ferrovial, los siguientes fueron exclusivamente carreteros, ver tabla siguiente.

Durante la segunda mitad del siglo XX, los buques marítimos fueron creciendo en tamaño, por sus dimensiones, en especial el calado, dejando de remontar el Río Uruguay, por tal motivo los puertos del Litoral quedaron exclusivamente para transportes internos en buques de cabotaje.

Al igual que en la década del 40, en los años 70 del siglo pasado se retomaron las obras y Tratados binacionales que abonaron en la integración regional y en el desarrollo soberano, dando el impulso final para la construcción de la represa

PUENTES INTERNACIONALES–BINACIONALES EN LA CUENCA DEL RÍO URUGUAY

Nombre	Conexión	Tipo	Río	Inicio
A. P. Justo – G. Vargas de la Concordia	P. de los Libres – Uruguayana	Ferrovial	Uruguay	1947
Gral. Artigas	Artigas – Quaraí	Vial	Cuareim	1968
Libertador Gral. San Martín	Colón – Paysandú	Vial	Uruguay	1975
Puente Internacional	Fray Bentos – Gualeguaychú	Vial	Uruguay	1976
Coronamiento Salto Grande	Bella Unión – Barra do Quaraí	Vial	Quaraí	1976
Comandante Rosales	Salto – Concordia	Ferrovial	Uruguay	1982
	Cruce Caballero – Paraíso	Vial	Pepirí-Guazú	1994

binacional de Salto Grande, la firma del Tratado del Río de la Plata, y la instalación de la CARU, con el claro objetivo de impulsar el transporte marítimo-fluvial.

El presente y sus desafíos

Desde el inicio del siglo XXI se han dado pasos estratégicos para la formulación de un sistema de transporte multimodal.

Entre los años 2000 y 2004 la CARU y la CTM-SG, con el apoyo de la UE, llevaron adelante el Estudio Desarrollo Regional y Mejora de la Navegabilidad del Río Uruguay desde su desembocadura hasta Uruguayana – Paso de los Libres.

La CARU a pesar de las dificultades institucionales conocidas, que en particular motivó a las autoridades locales a la conformación del Comité de la Hidrovía, hoy transformado en el Comité para el Desarrollo de la Cuenca, avanzó en la instrumentación del Proyecto y desde el año 2019 aseguró los accesos de cargueros a los puertos de Paysandú, Concepción del Uruguay y Fray Bentos, y se dieron los pasos iniciales para el transporte por barcaza desde Salto.

Si bien en el diseño de la Central Hidroeléctrica de Salto Grande se previó la navegabilidad, en su construcción

solamente se incorporó el canal de navegación, restando la implementación del sistema de esclusas, lo cual es el mayor escollo para habilitar el tránsito de barcas desde el tramo Medio del Río Uruguay, frontera de Corrientes y Río Grande del Sur, hacia los puertos del Bajo Río Uruguay.

En Uruguay y el Litoral de Argentina se están dando señales de reactivación del transporte ferroviario, instrumento principal para el mejor funcionamiento de los puertos, tal es el caso de la vía férrea que une Encarnación con el puerto de Concepción del Uruguay.

Tanto las autoridades actuales como las salientes de Argentina y Uruguay, han dado mensajes sobre la necesidad de extender la navegabilidad del Río Uruguay a través de la represa de Salto Grande. Como ejemplo, el actual Ministro de Obras Públicas de Uruguay ha dado continuidad a las obras del Puerto de Barcas de Salto, y en la visita del Presidente de Uruguay a Salto, no sólo ha reafirmado ese compromiso, sino también abogó por coordinar con el Presidente de Argentina en dar cumplimiento a la navegabilidad de la represa de Salto Grande.

El desafío inmediato es realizar aquellos



estudios donde se combine el diseño de un Sistema de Transporte Multimodal y la prospectiva de Desarrollo del Territorio de la Cuenca, en especial en las regiones donde el costo actual de transporte inviabiliza el desarrollo productivo o exige excesivos subsidios de los gobiernos.

Ello significará un avance en nuestra soberanía, al utilizar en cada caso el transporte adecuado en términos de costos, sustentabilidad ambiental y seguridad vial. Tener en cuenta que en el transporte de soja, en EEUU el 57% se realiza en tren y el 33% en barcaza, mientras tanto

en Brasil y Argentina se realiza entre el 65% y 84% en camión y entre el 3% y 9% en barcaza. Ello significa que en nuestra región el transporte de soja es 50% a 70% más caro que en EEUU.

Establecer un Sistema Multimodal de Transporte, permitirá un mayor desarrollo productivo que favorecerá a todas los medios de transporte – camión-tren-barcaza –, asignando a cada medio el rol más adecuado. Por ejemplo, en el transporte a granel de cereales, arroz y madera los camiones dispondrán de mayor producción a trasladar desde

los predios a las estaciones de ferrocarril, puertos y molinos.

El desafío de esta década, es que las autoridades nacionales, provinciales, estatales y locales de los tres países de la Cuenca del Río Uruguay, alcancen acuerdos de desarrollo similares a los establecidos en las décadas del 40 y del 70 del siglo XX.

El Comité para el Desarrollo de la Cuenca del Río Uruguay, con sus 10 años de funcionamiento, redobla la disposición a trabajar desde lo local a lo nacional.

Comenzaron las actividades preliminares del Ante-Proyecto del Observatorio Socioeconómico EMERGENCIA SANITARIA

En el marco de las actividades propuestas en las últimas dos sesiones del Comité Ejecutivo Ampliado, desde la Secretaría Técnica hemos dado comienzo a una experiencia piloto para ir construyendo, paso a paso, el accionar de un Observatorio socio económico que abarque la realidad de la Cuenca del Río Uruguay.

Nadie duda de la necesidad de contar con datos relevantes de distintos aspectos socioeconómicos de la cuenca del Río Uruguay, máxime con el desafío que representa esta nueva etapa al ingresar en el segundo decenio de vida del Comité. La necesidad de los gobiernos locales de compatibilizar acciones en un marco de relaciones transfronterizas, acordadas y apoyadas desde los gobiernos centrales, requiere de la socialización de información de lo que ocurre en la Cuenca. En

particular enfrentamos el desafío de abordar la región denominada Uruguay Medio, que incluye la frontera trinacional (Argentina, Uruguay y Brasil), es decir, estamos hablando de la zona del Río Uruguay comprendida entre las ciudades de Salto-Concordia al Sur y las ciudades de Paso de Los Libres-Uruguayana al Norte.

La pandemia de Covid-19 (coronavirus) ha generado que la sociedad toda, esté pendiente de información relevante de lo que suceda en la región y el mundo, pero no debemos descuidar otras cuestiones de salud que también azota a la región como lo son el Dengue, Zica, Chicunguña y Leshmaniosis.

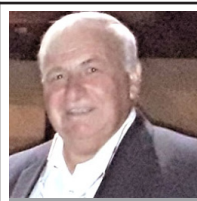
En la misma se suman las informaciones existentes provistas por los gobiernos nacionales, provinciales, estaduales y

departamentales, así como los mismos actores de cada municipio, que tengan la responsabilidad en el área de salud.

El trabajo en lo inmediato estará centrado en COVID 19, para lo cual se ajustarán procedimientos y el tratamiento de la información existente, en cada uno de los países.

La Secretaría Técnica, bajo responsabilidad de la oficina en Concordia, realizará el mapeo la situación existente, de manera simple y usando una plataforma virtual de datos. La meta inmediata es elaborar un Informe semanal del Estado de Situación en el conjunto de la Cuenca.

Las administraciones nacionales, estaduales, provinciales, departamentales y municipales, han establecido diversos instrumentos para el seguimiento de la crisis sanitaria, en cada uno de los países:



Cdor. Marcos Follonier

Responsable oficina CONCORDIA

Coordinador proyecto OBSERVATORIO

Secretaría Técnica CCRU



ARGENTINA

En Argentina desde hace varias décadas, la salud está descentralizada quedando en manos de cada provincia la operatividad del sistema.

Sin embargo, una vez decretada la emergencia sanitaria por la pandemia de Covid-19 el pasado 20 de marzo el Gobierno Nacional tomó a su cargo la coordinación de una red conformada con las provincias, e integrando éstas

a su vez a los municipios, delegando en éstos acciones específicamente en materia de apoyo y control conjunto de la cuarentena.

Diariamente los gobiernos provinciales, al cerrar la jornada, proceden en simul-

táneo a brindar la información oficial en cada jurisdicción ordenando de esa manera el proceso de comunicación hacia la comunidad.

En la provincia de Entre Ríos se informa a través de la página: http://www.entrerios.gov.ar/msalud/?page_id=35982 y se centraliza la información a través del Comité de Organización de Emergencia de Salud (COES) que como órgano central tiene la potestad de desarrollar acciones inmediatas a los fines de atender las necesidades emergentes. En Corrientes diariamente a través de la página del Gobierno de esa provincia <https://www.corrientes.gob.ar/>. En Misiones con la misma frecuencia, lo hace a través de las páginas <https://>

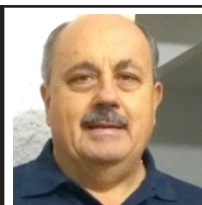


www.misiones.gov.ar y <https://twitter.com/gobmisiones>.

Al desagregarse la información por departamentos, en todos los casos, se

tiene precisiones sobre la evolución. Si bien el Covid-19 concentra la mayor atención, informándose los casos del día y los acumulados en los siguientes ítems: confirmados, descartados, desestimados, aislamientos domiciliarios y personas que finalizaron el aislamiento, también los casos de Dengue son informados.

Finalmente, en las ciudades cabeceras de departamento, donde también funcionan los hospitales al que son derivados los casos sospechosos, los intendentes han conformado comités de emergencia sanitaria con la finalidad de apoyar las acciones del gobierno provincial, siendo estos comités los vínculos con el observatorio.



Ing. Daniel Macías

Referente técnico del Comité en Bella Unión



URUGUAY

En Uruguay el SINAIE (Sistema Nacional de Emergencia), da seguimiento de la crisis sanitaria a través de la Junta Nacional de Emergencias y Reducción de Riesgos presidida por el Prosecretario de la Presidencia de la República, que incluye en forma permanente a los Subsecretarios de ocho ministerios, y por razones puntuales puede convocar a otros ministerios y al Presidente del Congreso de Intendentes.

La implementación en el territorio de las directivas del SINAIE, se realiza a través de los CECEOED (Centro de Coordinación Departamental) que es presidido por el Intendente Departamental.

La información manejada por el SINAIE y los CECEOED en relación al COVID19 se encuentra en tiempo real en la siguiente página web:

<https://www.gub.uy/sistema-nacional-emergencias/comunicacion/noticias/informacion-interes-actualizada-sobre-coronavirus-covid-19-uruguay>

En particular se encuentra: el Plan Nacional Coronavirus COVID19 del Ministerio de Salud Pública, las resoluciones

respecto a las medidas de gobierno, y los comunicados realizados a partir del 16 de marzo de 2020, contabilizando: los test realizados, los contagiados identificados, los pacientes internados en salas, los pacientes en CTI, y las personas fallecidas.

Respecto a las medidas sanitarias, si bien no se ha decretado la cuarentena total, se establecen múltiples recomendaciones y controles persuasivos de los ministerios y gobiernos departamentales, así como a través de los medios de comunicación la recomendación de “quedarse en casa”. A nivel nacional se han cerrado las fronteras para el tránsito normal de pasajeros, se habilita la entrada de uruguayos y la salida de no residentes. Se suspendieron todas las actividades masivas (deportivas y culturales). Se estimuló el teletrabajo en todas aquellas actividades que fueran viables.

En lo específico de la triple frontera, el Municipio de Bella Unión a partir de las directivas del CECEOED del Departamento de Artigas, coordina con todos los actores en un Comité de Emergencia Local. Ha tomado medidas inhabilitando

las zonas de campamento de la Rambla y el balneario Los Pinos, buscando evitar los movimientos habituales y concentraciones en Semana de Turismo. Por otra parte, también se ha emitido la prohibición del uso de espacios públicos: plazas, Parque Rivera, Plaza de Deportes evitando la aglomeración de personas. Además se ha cortado el tránsito vehicular hacia el Parque Rivera y la Rambla.

En cuanto al tránsito fronterizo, está suspendido el servicio de lanchas a Monte Caseros, con lo cual queda cortada totalmente la circulación con Argentina en el Puerto de Bella Unión. A su vez, los ciudadanos uruguayos que quieran dirigirse a la Barra do Quarai a través del Puente Internacional deben presentar el Documento Especial Fronterizo o la cédula de identidad uruguaya que acredite que es oriundo de Bella Unión, o en su defecto una constancia de domicilio emitida por la Policía. Es importante aclarar que de esa forma se permite el tránsito fronterizo con Barra do Quarai pero no el desplazamiento a otras localidades de Brasil. A su vez existe una política espejo para aquellos ciudadanos brasileños que quieran ingresar a Uruguay.



Prof. Hamilton Rodríguez

Referente técnico del Comité en Barra do Quaraí



BRASIL

La Prefectura (Intendencia), mediante el Decreto N° 043/2020, del 21/03/2020, declaró una situación de calamidad pública debido a la pandemia de coronavirus (COVID-19), por un período de 15 días, contados desde su publicación.

Se han hecho todos los esfuerzos posibles para prevenir la pandemia, teniendo en cuenta el aislamiento social y la determinación de medidas restrictivas a los servicios público y privado, excepto los esenciales, suspensión de clases en todos los niveles de enseñanza en el municipio y prohibición de aglomeraciones de cualquier tipo.

El acto administrativo municipal sigue las reglas del gobierno de Rio Grande do Sul (Decreto n° 55.128 / 2020, de 19 de marzo de 2020), que declaró un estado de calamidad pública en todo el estado de Rio Grande do Sul y en cumplimiento del Ministerio de Salud. En <http://ti.saude.rs.gov.br/covid19/> se puede dar seguimiento al número de las personas contagiadas

identificadas y a los fallecimientos, el total del Estado y de 53 municipios.

En cuanto a las fronteras con los países vecinos de América del Sur, Brasil dictó la Ordenanza No. 125, publicada del 19 de marzo de 2020, que restringe a lo excepcional el ingreso temporal al país de extranjeros de Argentina, Bolivia, Colombia, Guayana Francesa, Guyana, Paraguay, Perú y Surinam, por un período de 15 días, contando desde la fecha de su publicación. Luego, el 22 de marzo de 2020, publicó la Ordenanza No. 132/2020, restringir excepcional y temporalmente la entrada de uruguayos en Brasil, por dentro de los 30 días posteriores a la publicación. Finalmente, el 23 de marzo de 2020, el Gobierno de Uruguay publicó el Decreto del Presidencia de la República, con igual medida.

Entre otros aspectos, vale la pena señalar el hecho de que los gobiernos uruguayo y brasileño consideraron oportuno no aplicar estas restricciones a los residentes fronterizos, con solo probar esta condi-

ción mediante cualquier documento de acuerdo con la Orden Interna No. 011 / DNPPF / RRHH / 2020, del 25 de marzo 2020, del Ministerio de Defensa Nacional de Uruguay, Dirección Nacional de Pasos Fronterizos (Organismo Coordinador ACI - MERCOSUR).

Entre las razones destacadas para la adopción de este régimen especial para los ciudadanos fronterizos está el compromiso de ambos gobiernos para evitar perturbar la vida de los núcleos binacionales de la frontera común y la preservación de los lazos históricos fraternos que existen, incluso en tiempos de crisis, como es el caso

En este sentido, las autoridades locales con sede en Passo de Fronteira están desempeñando sus funciones normalmente, sin registro de sucesos, manteniendo contacto permanente y reuniones breves, coordinadas por el alcalde municipal Iad Choli (Barra do Quaraí) y Alcalde Luiz Fernández (Bella Unión), con el resguardo sanitario correspondiente.

DECLARACIÓN PÚBLICA

Marzo 13, 2020

Reunido el Comité Ejecutivo Ampliado del CCRU, en la ciudad de Concepción del Uruguay R.A., aprobó la siguiente Declaración Pública:

Saluda a los nuevos gobiernos nacionales de Argentina y Uruguay, electos recientemente, y solicita de los mismos se realicen los máximos esfuerzos para priorizar los asuntos de interés común en las fronteras compartidas en el Río Uruguay.

Espera, se priorice el desarrollo de la Hidrovía del Río Uruguay en todos sus aspectos, particularmente la navegabilidad, el desarrollo y la complementación portuaria, así como los estudios técnicos necesarios para garantizar a mediano plazo, la navegabilidad del río desde aguas arriba de la Represa.

Reitera la opinión de los gobiernos subnacionales y locales en lo relacionado a la importancia de que se avance en la construcción de Plantas de Tratamiento de Efluentes en las ciudades de la Cuenca.

Se insiste en la necesidad del mejoramiento de la interrelación entre ciudades espejo, en particular garantizando la construcción del Puente Monte Caseros – Bella Unión, en la frontera Trinacional. Hasta tanto, es fundamental que las autoridades nacionales aseguren la comunicación fluvial de pasajeros y cargas.

Se hace eco de la preocupación existente en las poblaciones locales ante las enfermedades endémicas: Dengue, Leshmaniosis y Chicunguña, así como el peligro ante la extensión y virulencia del Coronavirus. Manifiesta la firme determinación de actuar con firmeza junto a las autoridades de salud de los gobiernos subnacionales, nacionales y de los organismos internacionales es-

pecializados, OPS y OMS.

Expresa la expectativa de que las nuevas delegaciones nacionales en CARU y Salto Grande actúen de común acuerdo y profundicen el clima de entendimiento y estrecha colaboración para seguir generando condiciones adecuadas al desarrollo de la región.

Expresa su beneplácito por el memorándum de Entendimiento firmado por las Cancillerías de Argentina, Brasil y Uruguay creando un Comité de Integración Trinacional entre las ciudades de Monte Caseros, Barra Do Quaraí y Bella Unión.

Manifiesta la determinación de seguir ampliando la participación de Intendencias y Municipios de la zona trinacional e incorporarlos activamente al Programa de Trabajo del CCRU.

Comunica la determinación de realizar en el mes de setiembre, una actividad conmemorativa de los 10 años de acción ininterrumpida del Comité promoviendo la integración transfronteriza.