

VI Encuentro Latinoamericano de Estudios Transfronterizos. “Integración Regional para el Desarrollo Sostenible”

Entre obstáculos y desacuerdos: El Puente San Javier (Misiones) – Porto Xavier (Rio Grande do Sul)¹

Entre obstáculos e desacordos: Ponte San Javier (Misiones) - Porto Xavier (RS)

Between obstacles and disagreements: The San Javier Bridge (Misiones-Argentina) - Porto Xavier (Rio Grande do Sul-Brasil)

Autor: Leal, Gabriel Horacio, secretaria de investigación y posgrado – Centro de Estudios Históricos– FHyCS –UNaM, lealgabrielh@gmail.com

Resumen:

La construcción del puente que unirá las localidades de San Javier (Misiones – Argentina) y Porto Xavier (Rio Grande do Sul - Brasil), viene discutiéndose desde el siglo pasado (Siglo XX), y aún hoy, casi 30 años después, no se ha resuelto la construcción del mismo, a pesar, de que desde diferentes sectores: funcionarios de los gobiernos nacionales, provinciales, empresarios y comerciantes, insisten en la relevancia de este proyecto como elemento que ampliará y mejorará las relaciones en la región.

Con el paso de los años, hubo un aumento del flujo comercial entre ambas orillas, y a su vez, en las demandas para un desarrollo socio-económico local, en relación a la comunicación y al transporte, el cual actualmente es realizado por medio de unas balsas. En este sentido, el presente trabajo tiene como objetivo, abordar cuáles son los principales planteos en los distintos proyectos para la construcción del puente; por otro lado, realizar una aproximación sobre los diferentes discursos periodísticos y los planteos en relación a los obstáculos y desacuerdos por los que no se logra concretar la construcción del puente; y, por último, planteando dentro del marco de los ODS, particularmente si lo centramos en los objetivos 8 y 9, cómo la construcción de esta gran infraestructura, la cual involucrará a las dos ciudades, posibilitaría y aumentaría el crecimiento económico y laboral en la región, además, de reforzar los contactos entre la población.

Para ello, partimos de la lectura de información registrada en los medios de comunicación periodístico locales (Misiones y Estado Rio Grande do Sul), para analizar

¹ El presente trabajo se enmarca en el proyecto de extensión “Memorias de azúcar e Historias para hacer dulce: San Javier a través de los lugares, las instituciones y los protagonistas” dirigido por Oviedo, Norma.

la cuestión a partir de los siguientes interrogantes: ¿De dónde viene la demanda, de los distintos sectores de la población local, o de los agentes gubernamentales provincial y estadual?, por otro lado, según quiénes explicitan la necesidad: ¿Cómo se fundamenta esa interacción entre los/as vecinos/as de San Javier – Porto Xavier?, y, por último, ¿Cuáles son los obstáculos que imposibilitan la construcción del puente?

Palabras clave: Historia Local – Transfrontera – Infraestructura – ODS – Medios de comunicación

Resumo:

A construção da ponte que unirá os municípios de San Javier (Misiones - Argentina) e Porto Xavier (Rio Grande do Sul - Brasil) está em discussão desde o século passado (século 20), e ainda hoje, quase 30 anos depois, não há solução para a construção dele, apesar de que de diferentes setores: funcionários dos governos nacional e provinciais, empresários e comerciantes, insistem na relevância deste projeto como um elemento que vai ampliar e melhorar as relações na região.

Ao longo dos anos, houve um aumento do fluxo comercial entre as duas margens e, por sua vez, das demandas por um desenvolvimento socioeconômico local, no que se refere à comunicação e transporte, que atualmente é realizado por meio de algumas jangadas. Nesse sentido, o presente trabalho visa abordar quais são as principais propostas nos diferentes projetos para a construção da ponte; por outro lado, fazer uma abordagem sobre os diferentes discursos jornalísticos e as propostas em relação aos obstáculos e desacordos para os quais a construção da ponte não se concretiza; e, por fim, posar no marco dos ODS, principalmente se nos concentrarmos nas metas 8 e 9, de como a construção dessa grande infraestrutura, que envolverá as duas cidades, possibilitaria e aumentaria o crescimento econômico e trabalhista da região. , além disso, para fortalecer os contatos entre a população.

Para isso, partimos da leitura de informações registradas nos meios de comunicação jornalística local (Misiones e Rio Grande do Sul), para analisar a indagação a partir das seguintes questões: De onde vem a demanda, dos diferentes setores da população local, ou agentes do governo provincial e estadual? Por outro lado, segundo quem explicita a necessidade: Como se dá essa interação entre os moradores de San Javier - Porto Xavier? e, finalmente, quais são os obstáculos que impossibilitam a construção a Ponte?

Palavras-chave: História Local – Transfrontera – Infraestructura – ODS – Meios de comunicação

Abstract:

The construction of the bridge that will join the towns of San Javier (Misiones - Argentina) and Porto Xavier (Rio Grande do Sul - Brazil) has been under discussion since the last century (20th century), and even today, almost 30 years later, there is no It has resolved the construction of the same, despite the fact that from different sectors: officials of the national and provincial governments, businessmen and merchants, insist on the relevance of this project as an element that will expand and improve relations in the region.

Over the years, there was an increase in the commercial flow between both shores, and in turn, in the demands for a local socio-economic development, in relation to communication and transportation, which is currently carried out by means of some rafts. In this sense, the present work aims to address what are the main proposals in the different projects for the construction of the bridge; on the other hand, to carry out an approximation on the different journalistic speeches and the proposals in relation to the obstacles and disagreements for which the construction of the bridge is not achieved; and, finally, posing within the framework of the SDGs, particularly if we focus on goals 8 and 9, how the construction of this great infrastructure, which will involve the two cities, would enable and increase economic and labor growth in the region. region, in addition, to strengthen contacts between the population.

To do this, we start by reading information recorded in the local journalistic communication media (Misiones and Rio Grande do Sul State), to analyze the question from the following questions: Where does the demand come from, from the different sectors of the local population, or provincial and state government agents? On the other hand, according to who makes the need explicit: How is this interaction between the residents of San Javier - Porto Xavier based? and, finally, what are the obstacles that make the construction of the bridge impossible?

Keywords: Local History - Cross-border - Infrastructure - ODS – Media

1. A modo de introducción:

Este trabajo tiene como objetivo realizar una aproximación sobre los obstáculos y tensiones respecto de los factores que imposibilitaron la construcción del puente internacional entre las localidades de San Javier (Misiones – Argentina) y Porto Xavier (Rio Grande do Sul – Brasil)². Ambas localidades fueron parte de las Misiones jesuíticas (Siglos XVII al XIX) pero la “aparición de los Estados Nacionales de Argentina y Brasil, e incluso Paraguay (Siglos XIX-XX), inscribió un principio de separación sobre esas poblaciones, basada en el límite dispuesto por el río Uruguay y el sentido de pertenencia signado por las nacionalidades (Oviedo y Toledo, 2017).

A principios del siglo XX, ya se consideraba que la región del Alto Uruguay, en la que se localizaba el pueblo de San Javier, era próspera y esperanzadora de progreso material y acrecentamiento de poblaciones. Por eso, se había proyectado la línea férrea del Nordeste Argentino y se mantenía la idea de establecer un ramal que arribaría hasta la altura del Uruguay” (Guía General de Misiones, 1923). En esa época, en San Javier habían almacenes mayoristas de ramos generales, en un fluido intercambio comercial con el exterior, activo comercio y tránsito con la región de Rio Grande do Sul; además, contaba con un servicio de barca para visitar la población de Cerro Pelado (actual Porto Xavier-Brasil) y hasta 1970, se continuaban realizando las excursiones a las zonas del Uruguay, contando con un servicio de lanchas a Puerto Lucena y Porto Xavier; ello es indicativo de la importancia del turismo como actividad económica redituable que, además, revalorizaba las buenas relaciones mantenidas entre las poblaciones de ambas orillas (Oviedo y Toledo, 2017).

Actualmente, San Javier es una localidad que se encuentra ubicada a 120 km de Posadas, referenciada históricamente en la zona o región del Alto Uruguay, es capital del departamento homónimo y está integrada por los municipios de San Javier, Mojon Grande, Ameghino e Itacaruaré. La ciudad cuenta con 11.869 pobladores y el departamento con 19.000 habitantes aproximadamente. Por su parte, Porto Xavier es un municipio del estado de Rio Grande do Sul, y uno de los más recientes municipios del Alto Uruguay, oficializado en 1916, en la actualidad cuenta con una población aproximada de 10.000.

² San Javier y Porto Xavier formaron parte de la denominada región misionera (1604-1768), el primero constituía el ámbito urbano como pueblo o reducción jesuítica mientras que el segundo pertenece al ámbito rural. Estaban localizados en un espacio estratégico conectado a las otras reducciones jesuíticas establecidas a uno y otro lado del río Uruguay –, en esa trama de relaciones características de la región de frontera que constituyeron los 30 pueblos, su vinculación fue permanente con las poblaciones de los llamados 7 pueblos orientales

Mapa N° 1: Las ciudades de San Javier – Porto Xavier en la frontera argentino-brasilera



Fuente: Economis, 2018.

Tanto en el pasado como en el presente las problemáticas locales apuntaron sobre situaciones de marginalidad y dependencia de las localidades respecto de los centros de poder nacionales, puesto que sus realidades contradicen a los intereses regionales de las poblaciones fronterizas. Aún, en el siglo XXI, las demandas sobre el puente internacional San Javier-Porto Xavier continúa siendo un reclamo para la comunicación entre ambas localidades. Dicho proyecto fue formalizado en el año 2000, con la firma del acuerdo de creación de nuevos pasos viales en el Río Uruguay; en el marco de integración económica a nivel macro/internacional (Argentina-Brasil) y local (Porto Xavier-San Javier), interceptando la región de frontera en la que circulan determinados bienes económicos, a una escala mayor de productos de exportación de la rama automotriz y materiales para la construcción y, a una escala menor, partes y repuestos de automotores y una diversidad de materias primas (porotos, ajos, harina de alpiste etc.). Tales productos forman parte de la circulación cotidiana de mercaderías, que se ha incrementado en las últimas décadas y, en consecuencia, también los planteamientos sobre la actualización/agilización de los sistemas de comunicación entre los pueblos; ello requiere de una reorientación de las economías en la zona fronteriza.

Misiones es una de las provincias argentinas cuyo 90% del territorio limita con otros Estados Nacionales y solamente un 10 % del mismo lo une a nuestro país por ello se constituye en el núcleo de una región de frontera (Oviedo, 2020). Dicha región está integrada por partes de otras provincias argentinas (Corrientes y Entre Ríos), los Estados de Brasil (Rio Grande do Sul, Santa Catarina y Paraná), departamentos de Paraguay (Itapúa y Misiones) y algunas localidades de Uruguay. Esta composición territorial sujeta a diferentes jurisdicciones y normativas, nacionales, provinciales y estadales y locales, nos enfrenta a una territorialidad transfronteriza que se distingue

por ser “[...] siempre dinámica, flexible y no formal, precisamente porque está determinada por las prácticas colectivas e individuales de los agentes sociales que la habitan.” (Oviedo, 2014 citado en Arellano y Oviedo 2017:112). En este trabajo, nos interesa focalizar el análisis en la problemática que se genera, en estos últimos años, en torno al proyecto de integración San Javier/Porto Xavier, mediante una lectura y análisis minucioso de las fuentes de información periodística digitales provinciales/estatal de Misiones y Rio Grande do Sul, respectivamente.

Asimismo, desde una perspectiva regional, abordamos al hecho y la territorialidad fronteriza como un escenario histórico complejo, dinámico y cambiante, donde se interceptan líneas políticas y jurídicas de diversos Estados – Nacionales, trazados con intención de dividir e imponer un estricto sistema de intervención en la línea de frontera; para controlar y regular los flujos transfronterizos” (Abínzano, 2015). Sin embargo, consideramos que las relaciones y prácticas sociales definen a la frontera como un espacio de integración y encuentro; basado en las vivencias y experiencias de los sujetos que lo habitan (Oviedo, 2020; Arellano y Oviedo, 2017).

Por otra parte, atendiendo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como mecanismos de acción que buscan la reducción de las desigualdades económicas y de la pobreza con la creación de estructuras sustentables y amigables con el medio ambiente (Naciones Unidas, 2018), pensamos que la proyección del puente es una utopía necesaria y posible de ser realizada; como estrategia y bandera de los movimientos regionales actuales que no solo buscan reforzar las economías regionales, sino también resolver cuestiones sociales, culturales y ambientales en la región (fuentes de trabajo, mayor interacción económica, fluidez comercial, etc.)

Según lo antes expuesto, a continuación presentamos brevemente la discusión acerca de cuestión fronteriza y las relaciones transfronterizas, luego y a manera de contextualización de la problemática realizamos un recorrido descriptivo sobre el desarrollo de los proyectos de integración entre los países involucrados subrayando los principales puntos de acuerdo entre el “Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Federativa del Brasil para la facilitación de la construcción y operación de nuevos pasos viales sobre el río Uruguay” y, por último, desde la perspectiva de los ODS, analizaremos acerca de las posibilidades del proyecto considerando el punto 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

2. Un diagnóstico conceptual: ¿A que nos referimos cuando hablamos de fronteras?

Los estudios realizados sobre frontera nos permiten pensar a las mismas como territorialidades compartidas ya que “son espacios de encuentros e intercambios entre pueblos que constantemente trascienden esos límites [...] porque poseen un pasado común” (Oviedo, 2014 citado en Arellano y Oviedo 2017:112). Por ello, hay que atender a los factores sociales que entran en juego (Abínzano, 2015), puesto que los sucesos en la región de frontera están protagonizados por agentes sociales en interacción, integrando un entramado de relaciones y prácticas sociales en redes que se mantienen, actualizan y redefinen en el devenir del tiempo; es decir que, en la cotidianeidad de la convivencia, transitan espacios jurisdiccionales diversos y transforman las reglas formales en beneficio propio.

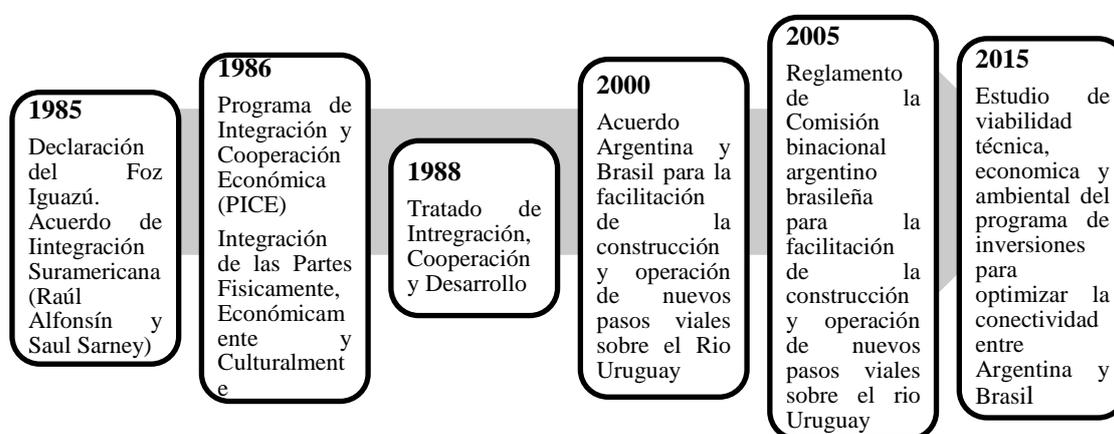
Desde las normativas nacionales, es pertinente detenernos en la conceptualización de la categoría *flujos*, ya que resulta esencial a la hora de referirnos al tránsito o movilización de sujetos dentro de la frontera que abarca la movilidad de entes u objetos dentro del territorio de soberanías nacionales. Desde las políticas de integración, el intercambio de mercaderías y objetos entre San Javier – Porto Xavier son producto de las relaciones que se dan entre diferentes sujetos (comerciantes, vecinos, turistas, empresarios, funcionarios), considerados como aspectos constitutivos de una zona perteneciente al *espacio transfronterizo* y de una problemática que los Estados – Nación abordan conjuntamente mediante un programa para la facilitación de la construcción y operación de nuevos pasos viales sobre el Río Uruguay. Siguiendo esta línea de pensamiento, se entiende al *territorio fronterizo* como espacio de transición sobre el que pesan los acuerdos y los desacuerdos, de quienes tienen poder de decisión gubernamental y de aquellos que lo habitan y transitan, instalando hitos históricos en las relaciones, que definen momentos de conflictos y separaciones y otras de amistad y uniones (Jaquet, 1998). De ello devienen las relaciones transfronterizas, con gestiones y prácticas que superan las líneas divisorias, conectando a las localidades “denominadas gemelas” y negando o validando los vínculos sostenidos entre poblaciones “llamadas hermanas” a uno y otro lado del límite. En ese proceso se van conjugando diferentes sistemas socioculturales en ambas líneas de frontera, relaciones que se van dando de múltiples formas (Abínzano, 2015).

3. Tender puentes para integrar:

“Hace más de 40 años que venimos luchando por esto” (Lemes, Enio, 2018)³

El acuerdo entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Federativa del Brasil para la facilitación de la construcción y operación de nuevos pasos viales sobre el río Uruguay, deviene de la firma de la Declaración de Foz Iguazú o Acta de Iguazú (1985) entre los respectivos presidentes, Raúl Alfonsín y Saúl Sarney. La misma tenía como propósito la unión, cooperación e integración económica entre ambos países, sentando las bases para futuros proyectos bilaterales de integración regional; para ello creó la “Comisión Mixta de Alto Nivel para la Integración”, con la función de diseñar los modelos de trabajo y fomentar el proceso de cooperación y unificación.

Gráfico N° 1: Proyecto de Integración Bilateral Argentina-Brasil: Acciones y etapas



Elaboración propia en base a los títulos de los distintos proyectos de integración

De modo que el “Acta para la Integración brasileño-argentina” (1986) que establece el Programa de Integración y Cooperación Económica entre Brasil y Argentina (PICE), promovió la mayor integración entre los países -a través del protocolo n°23 denominado “Regional Fronterizo”-, estableció la creación de proyectos para profundizar y diversificar las relaciones comerciales y económicas mediante grupos activistas y comités de frontera (inicialmente en las localidades de Puerto Iguazú - Foz de Iguazú, Paso de Los Libres – Uruguayana) para impulsar el desarrollo económico, educativo, etc. y facilitar la circulación de personas y mercaderías en la zona de frontera. Luego el Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo (firmado el 30 de noviembre de 1988 y aprobado por la ley 23.695 en 1989) consolidó las acciones

³ Ex intendente del pueblo de San Javier (Misiones-Argentina).

bilaterales y definió un periodo estimado de 10 años para destrabar los obstáculos existentes respecto de las prácticas de integración fronteriza.

El proyecto de construcción de nuevas vías viales sobre el río Uruguay fue establecido en el Acuerdo entre el Gobierno de la Rca. Argentina y el Gobierno de la Rca. Federativa del Brasil para la facilitación de la construcción y operación de nuevos pasos viales sobre el río Uruguay (15 de diciembre 2000) firmado en la ciudad Florianópolis (Brasil), entre Adalberto Rodríguez Giavarini⁴ y Eliseu Padilha⁵ proyecta la creación de tres nuevos puentes carreteros fronterizos: Itaquí – Alvear; Porto Maúa – Alba Posse y Porto Xavier – San Javier y señala la creación de un Comité Binacional para los Nuevos Puentes o COMBI⁶. La COMBI tenía la función de recopilar datos y elaborar los estudios comparativos de factibilidad sobre aspectos económicos, ecológicos, financieros, medioambientales, como otros considerados relevantes para la ejecución del proyecto. Seguidamente los representantes de cada una de las partes efectivizaban el control de la obra en base a la supervisión de los acuerdos; y en cuanto a los costos, la COMBI asignaba un presupuesto que debería ser aprobado por Argentina y Brasil.

De hecho, que la construcción de un puente internacional impacta en la urbanística de las localidades implicadas, Porto Xavier y San Javier, en cuanto a la organización y diseño territorial interno, rutas, calles, conexiones ferroviarias, y su implementación depende de expropiación de tierras no fiscales, en ese sentido el Artículo V ítem 1 determinaba que:

“Los costos referentes a las expropiaciones necesarias para la implantación de las obras, así como las conexiones ferroviarias y viales hasta el punto de acceso a las obras contratadas, en cada territorio nacional, serán de responsabilidad exclusiva de la parte respectiva, según las condiciones que se acuerden internamente con sus gobiernos locales o regionales” (Ley 25.619, 2002: Artículo V, Ítem I.)

Mientras que el costo e inversión de construcción del puente, sería evaluado por una consultoría siguiendo los estudios de la COMBI y la consideración de tres modelos de financiamiento: 1- Obra pública tradicional, 2- Concesión de la obra pública y/o de la operación – mantenimiento y 3- Asociación pública – privado (APP). Durante el año 2005, la COMBI elaboró el “Reglamento de la Comisión binacional argentino-brasileña (aprobado por la ley 26.407 en el año 2008) a fin de examinar “las cuestiones relativas a la construcción, explotación y mantenimiento de nuevos puentes sobre el Río Uruguay”,

⁴ Ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina durante el Gobierno de Fernando de la Rúa

⁵ Ministro de Transporte de Brasil durante el gobierno Fernando Henrique Cardoso

⁶ Integrada por igual número de integrantes como representantes de cada país

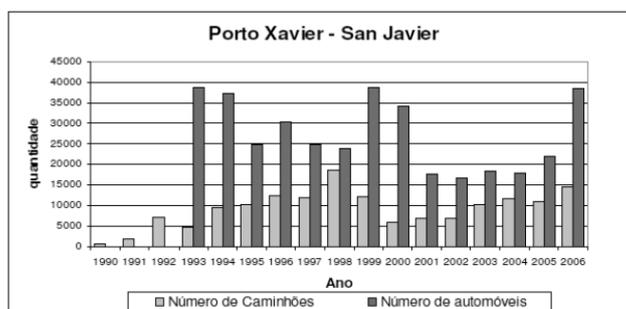
y prever los costos, ganancias y medios de financiación para la proyección de las infraestructuras en la región. En simultáneo, ambos países establecieron el “Acuerdo sobre localidades fronterizas vinculadas” con la finalidad de proponer políticas de integración entre localidades fronterizas, entre ellas Porto Xavier – San Javier, y obtener beneficios en materia económica, cultural y educacional.

4. Vigencia del proyecto: ¿se logró la integración?

“falar se fala, e muito, construí-la é outro papo” (Albrecht, 2010)

La frontera implica un constante movimiento de flujo y reflujos, es decir, movimiento de objetos u entes de manera constante (Man, 2012), según observamos en las últimas décadas. El espacio transfronterizo que involucra a la zona de San Javier – Porto Xavier puede ser pensado como “Centro Neurálgico” (Oviedo y Arellano, 2017), debido a su posicionamiento estratégico entre Argentina y Brasil y como corredor intermediario de la circulación comercial hacia el Paraguay; habilitando a la consolidación y reactualización de redes de relaciones sociales y económicas en relación a diferentes agentes (comerciantes y vecinos) que transitan y evaden los centros o puntos de control de las estructuras dominantes. En este sentido, en el cuadro de barras podemos observar que desde fines del Siglo XX el tráfico comercial entre ambas orillas se da en forma creciente, el flujo de camiones y automóviles es una imagen que cotidianamente se registra en el puerto internacional de Porto Xavier – San Javier. Asimismo, ese movimiento de vehículos está sujeto a las políticas económicas definidas desde los países implicados y la coyuntura económica operante desde el Mercosur. Probablemente la caída del movimiento comercial posterior a 1999 es indicativa de una opción empresarial de los transportistas por el pasaje en el Puente Internacional São Borja – Santo Tomé (inaugurado a fines de 1997) que nuevamente postergo el anhelo de los pobladores de esa zona⁷.

Gráfico N° 2: Movimiento del intercambio fronterizo 1993-2006



Fuente: Receita Federal de Porto Xavier (Organização Circe I., Dietz: 2008).

⁷ Integração regional, a região transfronteiriça da bacia do Rio da Prata e os projetos de infraestruturas de conexão. Disponible en: <https://confins.revues.org/8216?lang=pt>

Esta región de frontera, al igual que otros espacios fronterizos, proporciona beneficios en materia de recursos económicos (Cossi, 2013) a sus habitantes y a los sectores socioeconómicos vinculados a los intercambios comerciales; esto se evidencia en el paso Porto Xavier – San Javier en el incremento paulatino de las transacciones. Por ende, la construcción de un puente es fundamental para acrecentar la dinámica transfronteriza, la circulación de los/as sujetos, y mercaderías, no obstante, faltan políticas públicas que fortalezcan la unión entre Argentina – Brasil puntalmente con la frontera de Porto Xavier – San Javier. Es más, desde que se aprobó la gestión sobre la construcción de nuevos pasos fronterizos entre Argentina y Brasil, las importaciones y exportaciones, el aumento de los flujos materiales y de personas fue constante; diariamente por medio de la balsa y de cientos de camiones cruzando el Rio Uruguay (Primera Edición, 2019):

Imagen N° 1: 300 camiones en espera para el cruce en balsa (San Javier)



Fuente: Primera Edición, 2019.

Desde la firma del acuerdo hubo una presencia masiva de vehículos en las playas de ambas áreas, al respecto en los periódicos de Misiones se enfatizaba que “el puerto es uno de los temas de agenda del municipio [de San Javier] que viene luchando hace años para que se construya un puente y se agilice el tráfico en ese punto” (El Territorio, 2007). En tanto algunos especialistas señalaban que las políticas gubernamentales eran positivas al “[...] alavancar a economía local, principalmente por facilitar a travessia de cargas e pessoas, criando um corredor de exportação e importação no Mercosul, com ganhos logísticos e de competitividade” (Kannenber, 2017) y otros explicitaban que en el espacio fronterizo afluían “fenómenos emergentes” como productos de las nuevas políticas de integración (Abínzano, 2015).

La planificación para la construcción del nuevo puente fronterizo San Javier-Porto Xavier, evolucionó, desde el año 2008 con altibajos, los gobernantes entendieron que el

proyecto era de suma importancia y estimaron un gasto entre 15 y 10 millones de dólares; por parte Argentina se destinarían inicialmente unos 10 millones de pesos existentes dentro del presupuesto del fondo nacional (Misiones Online, 2008) sin embargo la obra no se ejecutó a pesar de que con el paso del tiempo, el aumento en el paso del paso de frontera fue constante, incluso superando la misma capacidad del puerto (Primera Edición, 2019). En el 2015, la COMBI realizó el estudio gastos del proyecto y estimo los futuros beneficios en un plazo de 25 de años, pero no hubo avances en relación con el proyecto concreto, ni siquiera se estableció una fecha de inicio:

Imagen N° 2 y N° 3: Estudio de gastos estimados por la COMBI

Considerando los supuestos aplicados y los parámetros de sensibilidad y riesgo, el análisis económico – financiero de la vinculación Vial Porto Xavier (BR) – San Javier (AR) indica que:

- ✓ La Inversión Total (Puente, Accesos y Centro de Frontera, incluyendo Patio de Camiones) no presenta viabilidad económica, dado que la relación beneficio/costo de este proyecto es < 1 (0,528)
- ✓ La Inversión Total (Puente, Accesos y Centro de Frontera de Control, excluyendo el Patio de Camiones) no presenta viabilidad, dado que la relación beneficio/costo de este proyecto es < 1 (0,722)
- ✓ La Inversión en Construcción no presenta viabilidad económica, dado que la relación beneficio/costo de este proyecto es < 1 (0,940)

Sin embargo, este Proyecto resulta viable económica y financieramente, o sea con relación Beneficio/Costo (B/C > 1) y Tasa Interna de Retorno (TIR > 8,5% anual) a partir de las siguientes condiciones:

- ✓ Inversión Pública en la Construcción (modelo OPT)
- ✓ Inversión Privada en la Operación y Mantenimiento (modelo COP)
- ✓ Implantación del Patio de Camiones en Zona Secundaria (inversión privada complementaria)
- ✓ Reducción de Costos de Construcción en por lo menos 10% (posible a través de, por ejemplo, ajustes de Beneficios y Gastos Generales – LDI/RIESGOS, y, además, absorción de créditos fiscales).

Valor Nominal estimado de Inversión - Construcción	US\$ 84,7 millones
Valor Nominal estimado de Inversión - Operación (período de 25 años)	US\$ 57,1 millones
Valor Nominal estimado de Inversión - Mantenimiento (período de 25 años)	US\$ 6,0 millones
Valor Nominal estimado de Inversión Total (período de 25 años)	US\$ 147,8 millones
Valor Nominal estimado de Inversión Total, a precios sombra (25 años)	US\$ 106,1 millones
Valor Presente estimado de Inversión Total, a precios sombra	US\$ 69,9 millones
Valor Actual de los Beneficios generados por el proyecto	US\$ 35,8 millones
Relación Beneficio / Costo (B/C)	0,512

Fuente: Estudio de Viabilidad Técnica, Económica y Ambiental de un Programa de Inversiones para optimizar la Conectividad entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil (2015).

En el año 2018 las autoridades argentinas manifestaron que excedían el presupuesto nacional (El Territorio, 2018) y que sería conveniente que la obra comience a efectivizarse desde el lado brasilero.

Imagen N° 4, 5 y 6: Titulares de los periódicos misioneros sobre la construcción del puente

Brasil se hará cargo de los costos de construcción del puente San Javier-Porto Xavier

29 noviembre, 2018 by admin

Sin recursos argentinos, avanzan las gestiones del puente con Porto Xavier

Argentina no tiene los fondos pero Brasil comenzaría a construir el puente San Javier-Porto Xavier

Publicado 08/04/2019 | 12:35

Fuente: Economis, 2018; Agencia Hoy, 2019; El Territorio, 2018

Por su parte, la Prefeitura de Porto Xavier y las autoridades nacionales evaluaron los de fondos federales/2018 para iniciar la obra, estableciendo que:

“Os recursos federais de R\$ 81 milhões, que seriam destinados para a execução da travessia entre Porto Xavier e a cidade argentina de San Javier, foram realocados. Mas, segundo a Comissão da Ponte, estão garantidos para a continuidade dos processos no ano que vem” (Dorneles, 2018)

Argumentando, además, sobre las causas de la demora y los plazos de los tribunales federales (Dorneles, 2018) para la ejecución. Desde el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (Dnit) estimaron que la construcción del puente saldría unos “US \$ 147,9 millones (unos R \$ 480 millones al precio actual), y R \$ 200 millones, las autoridades locales” (Kannenber, 2017). De igual manera, durante estos años, las acciones se congelaron y no se plasmó el proyecto definitivo.

A partir del año 2019 se retomaron los acuerdos encarados por parte del gobierno de Brasil con la licitación, informes y balances de costos, durante el año 2021 anunciaron que el proyecto estaría próximo a ser finalizado, dando comienzo a la obra en el año 2022, asignando R\$ 2,5 millones para la licitación de obra (Rádio Missioneira, 2021).

A pesar de los vaivenes del proyecto y de los cambios económicos que ambos países han sufrido a largo de estos años, el reflujo económico fue en aumento, reafirmando a la frontera como un recurso económico (Cossi, 2017).

Cuadro N° 1: Operaciones (2018 – 2020) de la Barca San Javier -Porto Xavier.

CUADRO COMPARATIVO DE MOVIMIENTO DE CAMIONES POR AÑO									
RESGUARDO PASO DE LA BARCA – DIV. ADUANA DE SAN JAVIER									
AÑO	2018			2019			2020		
	CARGAS – CAMIONES			CARGAS – CAMIONES			CARGAS – CAMIONES		
MES	INGRESO	EGRESO	SUBTOTAL	INGRESO	EGRESO	SUBTOTAL	INGRESO	EGRESO	SUBTOTAL
ENERO	239	210	449	114	212	326	126	193	319
FEBRERO	216	362	578	174	384	558	89	220	309
MARZO	321	601	922	395	863	1258	272	580	852
ABRIL	575	1.006	1581	436	924	1360	790	1112	1902
MAYO	372	631	1003	634	1088	1722	818	1117	1935
JUNIO	328	336	664	516	788	1304	618	873	1491
JULIO	293	269	562	368	517	885	645	688	1333
AGOSTO	375	234	609	294	343	637	740	760	1500
SEPTIEMBRE	305	272	577	262	336	598	933	772	1705
OCTUBRE	247	240	487	583	618	1201	987	1045	2032
NOVIEMBRE	217	166	383	529	641	1170	966	1008	1974
DICIEMBRE	168	248	416	512	624	1136	755	810	1565
TOTAL ANUAL	3.656	4.575	8.231	4.817	7.338	12.155	7.739	9.178	16.917
PROMEDIO DIARIO	10	13	23	13	20	33	21	25	46
PROMEDIO MENSUAL	305	381	686	401	612	1013	645	765	1410

Fuente: Primera Edición, 2021.

5. La proyección del puente desde una mirada sustentable e integradora:

La nueva agenda 2030 de Desarrollo Sostenible (ODS), con miras a una mayor integración tanto social, cultural y económica, desde una perspectiva sustentable y

medioambientalista, proyecta 169 metas para consolidar el compromiso social e inclusivo (Naciones Unidas, 2018), mediante 17 objetivos que irán adaptando según las particularidades de los distintos países.

Desde el año 2017 la República Argentina ha impulsado políticas sociales en materia de salud, educación, empleo, economía, etc. y desde esa lógica las provincias definieron objetivos y metas diferenciadas según sus necesidades específicas. En este contexto, la Provincia de Misiones oficializó el “Convenio de cooperación entre el Consejo Nacional de coordinación de políticas sociales de la Presidencia de la Nación y la Provincia de Misiones” (2017), estableciendo el compromiso de “Diseñar y/o reformular políticas y programas para su adecuación a los ODS” y desde entonces, los principales ejes de trabajo se basaron en temáticas⁸ de interés tales como: “trabajo decente, crecimiento económico, industria, reducción de las desigualdades, igualdad de género y compromiso con el medioambiente”.

Como bien anticipáramos, los ODS sostienen la necesidad de crear mecanismos que logren el desarrollo económico y socioambiental como una mayor integración entre los países latinoamericanos. Respecto del “Punto 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación” se propone “Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos” (Naciones Unidas, 2018: 43), podemos situar al puente internacional como parte de estos objetivos.

Parte del informe de la COMBI sobre el proyecto de construcción implicó la evaluación de los efectos de impacto económicos y socioambientales (Gráfico N° 4), se prevé que el puente no solo sirva como potenciador de los lazos sociales y culturales, sino que además buscará “[...] unir, cooperar, integrar y complementar.” (Abínzano, 1997: 34 citado en Cossi, 2013: 17), posicionando potencialmente a la frontera donde:

“[...] comienzan a surgir intentos de aprovechamiento de los posibles efectos diferenciales positivos a través de los proyectos de cooperación que permiten la explotación de situación complementarias entre regiones a ambos lados de la frontera” (Cossi, 2013:17).

⁸ Extraído de: Se presentó la mesa provincial de Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU (26 de julio, 2021), *Ministerio de trabajo y empleo*. Recuperado de: <https://trabajo.misiones.gob.ar/se-presento-la-mesa-provincial-de-objetivos-de-desarrollo-sostenible-de-la-onu/>

Es decir, entendiéndola como fuente de nuevos ingresos económicos para los Estados y generadora de empleo para los pobladores de ambas áreas; enfatizando que la obra sea una construcción de calidad y amigable con la biodiversidad de la región.

Gráfico N° 3: Impactos económicos y socioambientales del puente San Javier – Porto Xavier



Elaboración propia en base al Estudio de Viabilidad Técnica, Económica y Ambiental de un Programa de Inversiones para optimizar la Conectividad entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil (2015).

6. A modo de cierre: Un puente y un anhelo por cumplir.

Las localidades de San Javier y Porto Xavier conforman uno de los pasos fronterizos históricos de la zona, en una región de frontera en constante interacción. A pesar de las limitaciones jurídico-institucionales de los Estados y los pocos recursos locales en ambos lados; los agentes representantes de los distintos sectores sociales (comerciantes, pobladores, empresarios, gobernantes, etc.) están vinculados permanentemente mediante una integración que funciona en la práctica (Abinzano, 2019), ya que los procesos de flujos y reflujos, económicos principalmente, fueron aumentando de manera constante y sistemática en el transcurso del tiempo.

En este artículo, la construcción del “Puente Internacional” San Javier – Porto Xavier fue nuestro objeto en análisis, como parte de los nuevos proyectos de formación de redes transnacionales (Abinzano, 2015 y 2019), en la búsqueda de una mayor integración física y simbólica. Trazamos un recorrido siguiendo los registros en los medios de comunicación para observar las continuidades y discontinuidades respecto del proyecto de construcción de la gran infraestructura y desde el punto de vista de los ODS, entendemos que el mismo constituye un recurso arquitectónico imprescindible para la agilización del intercambio económico, la creación de fuentes de nuevos ingresos e inserción laboral y, de hecho, de consolidación de la integración y relaciones fronterizas.

Esta territorialidad fronteriza que fue objeto de nuestro estudio tiene la particularidad de conformar un espacio histórico de relaciones, donde a pesar de las diferencias

económicas entre los Estados, se presenta como una frontera en potencialidad (Cossi, 2013), donde los aprovechamientos y los nuevos proyectos de construcción, lograrían una mayor integración en ambos lados de la frontera, no solo de manera económica, también entre los distintos sectores sociales del territorio fronterizo. La lucha y el anhelo por la construcción del puente, próximo a cumplirse, posiciona esa interacción y dinámica que transcurre en un espacio transfronterizo.

Imagen N.º 7: Croquis del Puente Internacional San Javier – Porto Xavier



Fuente: El Territorio, 2021

Bibliografía:

- ABINZANO, Roberto C. (2019). Conferencia Inaugural: “*La integración de los pueblos a pesar de todo*”, en Oviedo, Norma; Arellano, Diana y Fernández, Froilán (comp.) *V Seminario Internacional de los Espacios de Frontera (V Geofrontera: Territorialidades y Sujetos transfronterizos*. Posadas, Misiones, Argentina.
- ABINZANO, Roberto (2015) “Geopolítica, regiones de frontera y procesos emergentes”. Jornadas de Investigadores, Universidad Nacional de Misiones. (Paper). Recuperado de <http://www.fhycs.unam.edu.ar/jinvestigadores/antropologia-de-las-relaciones-transnacionales-en-las-regiones-de-frontera/>
- RÜCKERT, Aldomar A. y DIETZ, Circe I. (2013) « Integração regional, a região transfronteiriça da bacia do Rio da Prata e os projetos de infraestruturas de conexão », *Confins* N° 17, Recuperado de: <http://journals.openedition.org/confins/8216>
- COSSI, Carla Antonella (2013) Continuidades y discontinuidades en los márgenes. Paso fronterizo Posadas – Encarnación, en *La Rivada*, Vol.1 No. 1, pp. 1 – 23. Recuperado de: <http://www.larivada.com.ar/index.php/ediciones-anteriores/19-numero-1-octubre-2013/articulos/9-continuidades-y-discontinuidades-en-los-margenes-paso-fronterizo-posadas-encarnacion>

- MAN, Ronen (2012) La noción de Frontera como espacio social de interacción y como unidad de análisis para la historia regional, en *Anuario Digital N° 3*, Facultad de Humanidades y Artes (UNR). Recuperado de: <https://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/3668/211-839-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- NACIONES UNIDAS (2018) La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe, Santiago. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/S1801141_es.pdf?sequence=24&isAllowed=y
- OVIEDO, Norma (2020) Configuraciones familiares, territorialidad y relaciones de poder en Misiones (1ra. Parte del siglo XX), en *GEOGRAFIA EM QUESTÃO*, 13(02), pp. 24 – 51. Recuperado de: <http://e-revista.unioeste.br/index.php/geoemquestao/article/view/24738>
- OVIEDO, Norma y ARELLANO, Diana (2017) Territorialidades vividas, dinámicas fronterizas en la región misionera. Dossier, Revista Intellector, CENEGRI (Centro de Estudos em geopolítica & relacoes internacionais, v. 13, n. 26, 2017). Recuperado de: <http://www.cenegri.org.br/intellector/ojs2.4.3/index.php/intellector/issue/view/27/showToc>.
- OVIEDO, Norma y Toledo, Luciana Romina (2017) Relaciones fronterizas, entre lo local y lo regional: San Javier en la región del Uruguay en *IV Seminário internacional dos espaços de fronteira. Por fronteiras do encontro e por encontros na fronteira*, 13 a 15 de dezembro de 2017, Dourados, MS-Brasil. Recuperado de: http://www.geofronteras.com/p/anais_22.html
- JAQUET, Héctor (1998) Los historiadores y la producción de fronteras: el caso de la provincia de Misiones. *Documentos de debate* (29) Unesco. Programa MOST. Recuperado de: <http://digital-library.unesco.org/shs/most/gsd/cgi-bin/library?e=d-000-00---0most--00-0-0--0prompt-10---4-----0-11--1-en-50---20-about---00031-001-1-0utfZz-8-00&a=d&c=most&cl=CL4.1&d=HASH88240d1ada21d7206554ac>

Fuentes:

- ACTA PARA LA INTEGRACIÓN Brasil – Argentina (1986)
- ACUERDO entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República Federativa del Brasil para la facilitación de la construcción y operación de Nuevos pasos viales sobre el Rio Uruguay (2000)

- Apruébase el Acuerdo suscrito con el Gobierno de la República Federativa del Brasil para la Facilitación de la Construcción y Operación de Nuevos Pasos Viales sobre el Río Uruguay <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/76763/norma.htm> (ley 25.619)
- Apruébase el Reglamento de la Comisión Binacional Argentino-Brasileña para la facilitación de la construcción y operación de nuevos pasos viales sobre el Río Uruguay <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/144466/norma.htm> (ley 26.407)
- Apruébase el Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo suscrito con la República Federativa del Brasil. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/97/norma.htm> (Ley N° 23.695).
- DECLARACIÓN de IGUAZÚ (1985)
- INFORME FINAL (2015). Estudio de Viabilidad Técnica, Económica y Ambiental de un Programa de Inversiones para optimizar la Conectividad entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil.
- IPEC (2018) OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, Misiones. <https://ipecmisiones.org/wp-content/uploads/2018/08/IPEC-Misiones-Objetivos-de-Desarrollo-Sostenible-2018.pdf>
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS (2011). Plan Estratégico Territorial Avance II: Integración Territorial Internacional. Buenos Aires, 1a ed.
- PRESIDENCIA DE LA NACIÓN Y LA PROVINCIA DE MISIONES (2017). Convenio de Cooperación entre el Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales
- SOSA, Atanasio (1923) Guía General de Misiones, Posadas.

Diarios digitales:

- Albrecht, Fernando (23 de junio de 2010) Una ponte longe demais, en *Jornal do comercio*. Recuperado de: <https://www.jornaldocomercio.com/site/noticia.php?codn=31870>
- Argentina no tiene los fondos pero Brasil comenzaría a construir el puente San Javier-Porto Xavier (08 de abril de 2019), *Agencia Hoy*. Recuperado de: http://www.agenciahoy.com/notix/noticia/informacion_general/124882_argentina-

[no-tiene-los-fondos-pero-brasil-comenzariacutea-a-construir-el-puente-san-javier-porto-xavier.htm](#)

- Avanças as tratativas para construção da Ponte Internacional de Porto Xavier (13 de mayo de 2021), *Rádio Missioneira*. Recuperado de: <https://www.radiomissioneira.com/licitacao-do-projeto-da-ponte-internacional-de-porto-xavier-e-firmada1/>
- Brasil se hará cargo de los costos de construcción del puente San Javier-Porto Xavier (29 de noviembre de 2018), *Economis*. Recuperado de: <https://economis.com.ar/brasil-se-hara-cargo-de-los-costos-de-construccion-del-puente-san-javier-porto-xavier/>
- Dorneles, Felipe (23 de octubre de 2018) Licitação de ponte internacional no Noroeste do RS fica para 2019, em *Correio di Povo*. Recuperado de: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/cidades/licita%C3%A7%C3%A3o-de-ponte-internacional-no-noroeste-do-rs-fica-para-2019-1.279984>
- El alcalde de San Javier dijo que el puente es una obra anhelada (22 de enero de 2008), *Misiones Online*. Recuperado de: <https://misionesonline.net/2008/01/22/el-alcalde-de-san-javier-dijo-que-el-puente-es-una-obra-anhelada/>
- Gestiones por licitación del puente (6 de febrero de 2008), Primera Edición. Recuperado de: <https://www.primeraedicion.com.ar/nota/10354/gestiones-por-licitaciaa%C2%B3n-del-puente/>
- Kannenberg, Vanessa (3 de noviembre de 2017) Conheça a futura ponte que já tem R\$ 81 milhões garantidos, mas não tem projeto, en *GZH GERAL*. Recuperado de: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2017/11/conheca-a-futura-ponte-que-ja-tem-r-81-milhoes-garantidos-mas-nao-tem-projeto-cj9kf9axl05hb01oghlp2iwz6.html>
- Kannenberg, Vanessa (3 de noviembre de 2017) Veja detalhes da ponte prometida para a fronteira com a Argentina, en *GZH GERAL*. Recuperado de: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2017/11/veja-detalhes-da-ponte-prometida-para-a-fronteira-com-a-argentina-cj9kfc4fq0gwk01lc02ytpw7m.html>
- Maack, Roberto (29 de noviembre de 2018) Firman acuerdo clave para ejecución del puente San Javier-Porto Xavier, *El Territorio*. Recuperado de: <https://www.eltterritorio.com.ar/noticias/2018/11/29/604603-firman-acuerdo-clave-para-ejecucion-del-puente-san-javier-porto-xavier>

- Más de 300 camiones varados en San Javier, esperando pasar a Brasil (08 de abril de 2019), *Primera Edición*. Recuperado de: <https://www.primeraedicion.com.ar/nota/100105407/mas-de-300-camiones-varados-en-san-javier-esperando-pasar-a-brasil/>
- Récord de operaciones en el puerto San Javier–Porto Xavier en 2020 (22 de enero de 2021), *Primera Edición*. Recuperado de: https://www.primeraedicion.com.ar/nota/100391287/record-de-operaciones-en-el-puerto-san-javier-porto-xavier-en-2020/#google_vignette
- Retoman proyecto para construir el puente que unirá San Javier y Porto Xavier (29 de agosto de 2019), *Misiones Online*. Recuperado: <https://misionesonline.net/2019/08/29/retoman-proyecto-construir-puente-unira-san-javier-porto-xavier/>
- Ribas de Freitas, Izabel Cristina (10 de septiembre de 2020) Ponte internacional de Porto Xavier/San Javier vai ser concluída até final de 2022, en *GiruáBR*. Recuperado de: <https://giruars.com.br/ponte-internacional-de-porto-xavier-san-javier-vai-ser-concluida-ate-final-de-2022/>
- San Javier y la costa del río Uruguay (17 de junio de 2007), *El Territorio*. Recuperado de: <https://www.eltterritorio.com.ar/noticias/2007/06/17/118272-san-javier-y-la-costa-del-rio-uruguay>
- San Javier-Porto Xavier: aseguran que está concluido el proyecto y en 2022 iniciaría la construcción del puente (13 de mayo de 2021), *El territorio*. Recuperado de: <https://www.eltterritorio.com.ar/noticias/2021/05/13/704044-san-javier-porto-xavier-aseguran-que-con-el-proyecto-basico-concluido-en-2022-iniciaria-la-construccion-del-puente>
- Sin recursos argentinos, avanzan las gestiones del puente con Porto Xavier (22 de octubre de 2018), *El territorio*. Recuperado de: <https://www.eltterritorio.com.ar/noticias/2018/10/22/599852-sin-recursos-argentinos-avanzan-las-gestiones-del-puente-con-porto-xavier>

Sobre el autor:

Leal, Gabriel Horacio, lealgabrielh@gmail.com. Secretaria de investigación y posgrado – Centro de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la UNaM. Profesor de Historia con orientación en ciencias sociales, estudiante de la licenciatura en Historia y Becario de Investigación EICyT.