

# “EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS: ¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?”...

OCTAVA NOTA MARZO 2007.

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

## “LA JUSTIFICACIÓN DEL PUENTE FERROVIAL”

Continuando esta Investigación Periodística, leo en el Portal REGION NORTE GRANDE, del 2 de marzo pasado, una clara respuesta a mis objeciones documentadas sobre la legitimidad del contenido del “Nuevo Proyecto del Complejo Multimodal de Cargas”, que en mi 7ª Nota de esta Serie, califico de “Proyecto Tramoyado”, por la desnaturalización del sujeto del Tratado Original.-

La nota en cuestión se titula: *“Porqué se justifica el puente ferroviario Chaco-Corrientes”...*

Y lleva la firma del titular de la Consultora INDESA, Agrimensor don Julio Palmeyro (nieto de uno de mis más distinguidos Maestros, el Agrimensor Don Julio Palmeyro, de ilustre memoria)) cuyo contenido adjunto, y paso a analizar algunas afirmaciones contenidas en la misma, **para dejar en claro que sustantivamente, dicha “JUSTIFICACIÓN” no es procedente en términos de los hechos que documento. Dice:**

*“El Puente Ferroviario es la primer componente de ese Complejo. No es una Obra Complementaria”. (Sic)...*

Veamos como se concilia esta afirmación con el contenido de los antecedentes de mi Investigación Periodística, publicado en mi nota el 29 de Noviembre de 1998:

EL TEXTO DEL RECORTE DICE:

¿MAL INTERPRETADO...?

2.- DIARIO "NORTE" Ed.19 de Julio de 1996.- Bajo el título ***"Se presentó el anteproyecto del complejo multimodal de cargas"***, precedido de una sugestiva volanta que dice: *"el Chaco estuvo ausente"* aparece el primer síntoma de rechazo por parte del Chaco, al sujeto del Tratado: **La construcción de un Puerto Integrado Multimodal de Cargas.** La crónica relata con toda precisión diversos aspectos técnico-políticos, que para llegar a esa instancia, debieron tener el aval de la Comisión Interprovincial de Ministros. El Consultor presentó y documentó su propuesta con arreglo al Tratado y a la normativa señalada por la Comisión: **Un Puerto Integrado sobre las dos márgenes del Río Paraná, con una sola Autoridad de Puerto**". De esto soy testigo presencial, ya que la Nota del Diario "Norte" incluye una fotografía de los concurrentes, en cuyo primer plano se destaca mi presencia. **En esta nota, con el subtítulo de "Corrientes quiere tener su puerto", aparece la primera "mala interpretación" de la exposición del Consultor. Dice: "el Agrimensor Palmeyro señaló que se tuvo especial cuenta en que el Puerto de Corrientes está confinado, no existe, ya que no tiene más vida allí..."** Esto es totalmente inexacto. La expresión correcta fué: ***"está confinado, no puede crecer por el entorno de la Ciudad"***... Como veremos al analizar las siguientes crónicas periodísticas, el Sr. Palmeyro documentó, no sólo que el Puerto de Corrientes no tiene limitaciones actuales, sino que está virtualmente activo en el momento y la hora en que el de Barranqueras queda bloqueado por sus propias limitaciones. **Al fundar las razones por la cuales se propone un Puerto con la margen integrada del lado Chaqueño, a la altura de la Colonia Tacuarí, la primera en aparecer fué el costo operativo del actual puerto de Barranqueras, condicionado por sus limitaciones de operación, en épocas de estiaje y de crecida. Por el otro lado, propone un Puerto Integrado sobre el lado Correntino, construido sobre la Isla Noguera, con una longitud de 2 mil metros de muelle sobre el canal principal del Río, (originalmente era de 8 mil metros) que facilita enormemente el desplazamiento y la operación "multimodal" de cargas, por estar a la vera del Canal Principal del Río Paraná, y empalmar directamente con el corredor ferroviario. A esta altura del Proyecto, el Tratado sigue vigente. No se ha modificado para nada el concepto de integración que sustenta su texto, toda vez que apunta a la construcción de un Puerto Integrado Multimodal, para la transferencia de cargas. En este contexto, el Segundo Puente aparece como una Obra Complementaria, sobre entendida y aceptada sin discusión, como parte del Proyecto Integrado.- ESTO SE PUBLICABA EL 19 DE JULIO DE 1996 EN EL DIARIO NORTE DE RESISTENCIA.-**

Sigue en página 2.-

**“EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS:  
¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?”...**

OCTAVA NOTA MARZO 2007.  
INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

Página 2.-

En esta fecha, El “Segundo Puente” aparece como una Obra Complementaria y so se habla para nada de un Puente Ferroviario. Ello se deduce de la siguiente cita, recopilada en dicha Nota del 29 de Noviembre de 1998, que transcribo:

**3.- DIARIO "EL LITORAL" Ed.21 de julio de 1996. Pág4/5.** Bajo la firma del periodista José Luis Zampa, en una nota muy ilustrativa sobre la temática en cuestión, ilustra la página con un croquis de la primera propuesta formulada a la Comisión de Interprovincial de Ministros. El derecho de Corrientes a disponer de su propio Puerto, en jurisdicción compartida está expresado en dicho croquis en forma tangible. Como veremos luego, surge del análisis de las crónicas periodísticas, que la propuesta no fué aprobada. En el texto de la Nota, bajo el subtítulo de "**La Obras**", el Agrimensor Palmeyro afirma:...."**es necesario construir un Puerto Integrado que facilite la maniobra de los remolcadores de barcazas....**" Vale decir que a tenor de lo expresado en el Tratado todavía se hablaba de un sólo Puerto Integrado...A la cual sigue el siguiente recorte periodístico, que de por sí es un verdadero documento: Dice:..

**OPOSICIÓN AL TRATADO...6.- DIARIO "EL DIARIO" DE CORRIENTES, Ed.4-05-1997. Pág.6.-** Con una volanta que dice "**Oposición Chaqueña**"...."**Sobre el complejo multimodal de cargas**"... aparece una nota (firmada) donde se exponen conceptualmente, una serie de muy bien hilvanadas objeciones a la construcción de un Puerto Integrado con Corrientes. Bajo el subtítulo de "**críticas**"... el autor afirma un concepto que pone en evidencia, cual es la verdadera naturaleza de la oposición crítica al Proyecto Integrado del Complejo Multimodal de Cargas. Dice en dicho párrafo: "**El Chaco ya cuenta con el Puerto de Barranqueras que es hoy una Estación Multimodal de Transferencia de Cargas y Corrientes sólo un puerto inadecuado, sin futuro y sin posibilidades de multimodalismo. No puede ofrecer nada, salvo territorio donde cobijar instalaciones vecinas. La integración no es integración cuando el Chaco lo pone todo y la vecina orilla nada...**" finalmente, bajo el subtítulo "**Chaco puede**"... afirma: "**El Chaco no puede dejar trasladar el centro de gravedad del Complejo hacia Corrientes, en un mal entendida integración que en realidad es una cesión y mañana puede ser división. El Complejo multimodal debe permanecer en el Chaco. Ya existe en el Chaco.**" Esta afirmación debe ser

tenida en cuenta como una expresión ideológica de los intereses económicos ligados al Puerto de Barranqueras, que ha contribuido notablemente al desencuentro en que se hallan actualmente las negociaciones del Proyecto Integrado del Complejo Multimodal de Cargas. Como veremos, en la crónica periodística actual, el tema del "Puerto Integrado" ha sido sustituido por el Puente, como sujeto del Tratado, desnaturalizando la esencia del mismo. No obstante, se continúa desde los gobiernos tratando de lograr la aprobación del **acuerdo original**". En este punto cabe citar una afirmación del Agrim. Palmeyro donde queda claro que: **PALABRA Y PIEDRA SUELTA NO TIENEN VUELTA...** (Y si está escrita peor).

**7.- DIARIO "EL LITORAL" Ed.9-05-1997 pág.7.-** Bajo el título "**Sobre el Complejo Multimodal de Cargas**", el Agrimensor J.J.Palmeyro, titular de la Empresa Consultora a cargo del Estudio y Proyecto, refuta los argumentos expresados en la nota citada en el punto anterior. (6) Del texto del escrito, surge que existe una motivación muy distinta entre los supuestos ideológicos expresados en dicha nota y los hechos económicos que se esconden detrás de sus afirmaciones. **Demuestra con ejemplos concretos la inexactitud del contexto referido a la inexistencia del Puerto de Corrientes cuando dice: "...Es de público conocimiento que en el año 1996, el muy limitado Puerto de Corrientes salvó a todo el nordeste Argentino de quedarse sin nafta. Allí se descargaron 2 millones de litros de combustible, vital, dadas las mayores limitaciones que en ese momento tenía el Puerto de Barranqueras....ó el hecho que hace 10 días, tuvieron que descargarse 700 mil kilos de cemento, en el Puerto de Corrientes, pues la barcaza que los transportaba con 8 pies de calado no pudo acceder al puerto de Barranqueras, que en ese momento sólo admitía 6 pies"** Esta ejemplificación puso en evidencia que a través de terceros, se estaba realizando una operación de prensa, que como documentaré más adelante, se concreta con la desnaturalización del Tratado, de una manera sutil y con una habilidad política extraordinaria.-"

Sigue en página 3.-

**“EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS:  
¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?”...**

OCTAVA NOTA MARZO 2007.  
INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

Página 3.-

COMO PUEDE APRECIARSE SE HABLABA DE UN PUERTO... ¡NO DE UN PUENTE...! Y MUCHO MENOS DE DOS PUENTES EN UNO: ¡FERRO-VIAL...!

CUANDO LAS OPINIONES COMIENZAN A MUDAR:

**14.- DIARIO "EL LITORAL" Ed.18-06-1998. págs.2 y 3.** Bajo el título: ***"Es imperioso realizar un nuevo puente sobre el Río Paraná"***...se relata un informe del Consultor Palmeyro a la legislatura. En pág.3, el título marca un interrogante sobre los legisladores. Dice: ***"Los legisladores valoraron los datos, pero no anticiparon nada"*** y en el copete de dicha página, ***"seguirán estudiando el proyecto del multimodal"***... directamente se confunde el sujeto de la cosa. No hay un puente multimodal. Su operación es de naturaleza específica: Sí, hay un Puerto Multimodal, en el cual se puede operar por distintas vías de acceso y salida para la transferencia de cargas: Fluvial, vial y ferroviaria.-

LAS CONTRADICCIONES EN EL DISCURSO DEL SEÑOR PALMEYRO:

**15.- DIARIO "EL LIBERTADOR" Ed.18-06-1998, pág.11.** Recoge la misma información registrada en el punto anterior (14), pero en su texto, con el subtítulo ***"Camino a la integración"***...informa un concepto expresado por el Consultor, que es determinante a la hora de precisar quien es quién, en este proceso de desinformación que refleja la prensa. Dice:

***"El denominado proyecto de prefactibilidad consta de 21 capítulos. Entre ellos incluye la construcción de un puerto regional. No será un puerto Correntino ni Chaqueño, sino de jurisdicción compartida, aclaró Palmeyro"***. Esta precisión nos ubica en un contexto muy diferente del enunciado por el Ministro Chaqueño, cuando dice que ***"corrientes ha resignado a favor del Chaco al adoptar el Puerto de Barranqueras como Puerto Regional"*** Evidentemente el Sr. Palmeyro se refiere al "Puerto Integrado" alternativas 1 y 2 de la propuesta original, que incluye la utilización de las dos márgenes del Río Paraná, bajo una sola autoridad de puerto en jurisdicción compartida. En este caso, ambos puertos tienen salida directa sobre sus respectivas jurisdicciones.

EL TESTIMONIO DE UN PERIODISTA DE LA ÉPOCA:

FINALMENTE LA VERDAD....

**16.- DIARIO "EL LITORAL" Ed.29-10-1998. pág.4.** Bajo el título de ***"El multimodal es progreso pero aquí sólo se habla de un puente"*** con la firma del Sr. José Luis Zampa, se clarifica de alguna manera el fondo de la cuestión. El periodista lo dice todo en el acápite de la Nota y descubre un aspecto inédito para muchos de los actores de este entredicho. Dice: ***"...La idea fué propuesta a ambos gobiernos, conducidos tres años atrás por Raúl Romero Feris (Corrientes) y Rolando Tauguinas (Chaco) y progresó hasta la confección de un Tratado biprovincial. Pero el año pasado, en una reunión de los Gobernadores del Creceneo y el Codesul en Puerto Iguazú, el nuevo mandatario Chaqueño, Ángel Rozas, sorpresivamente se refirió al Proyecto como "nuevo puente". No utilizó el vocablo "multimodal" y desde entonces se habló de una primera etapa del Proyecto, que incluye el puente ferrovial y de una hipotética segunda etapa en la que se construirá el resto del Complejo, que es el Puerto Compartido"***... El texto que sigue, es una revelación que escapaba a mi conocimiento personal, pero que se intuía por la forma que trascendía a nivel de la crónica periodística. Dice: ***"Precisamente ese fué el fruto de la discordia en el proyecto que unía a Corrientes y al Chaco, porque Rozas se resistió a dejar de lado el Puerto de Barranqueras. Lo consideró un trofeo político y se basó en la defensa que la comunidad de la vecina provincia hizo de la terminal naviera, a pesar de que está situada sobre un brazo demasiado angosto del Paraná, (el Riacho Barranqueras) y resulta inaccesible cuando el Río baja"....***Hasta aquí la crónica. Las conclusiones por cuenta del lector.-

Sigue en página 4.-

**“EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS:  
¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?”...**

OCTAVA NOTA MARZO 2007.  
INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

Página 4.-

**ANALIZO LAS AFIRMACIONES DEL AUTOR:** En el contexto de la actual situación geopolítica y a la luz de los antecedentes que documento en esta nota. DICE:

*“El Complejo Multimodal, cuya primera etapa es el Puente Ferroviario”,... (SIC.)* Está confirmando que la “sustitución que yo titulo “tramoya”: Existe...! **Consistió en haber cambiado el “SUJETO DE UN TRATADO”, por vía de una “COMISION INTERPROVINCIAL DE MINISTROS”, que se atribuyó la plenipotencia de “Resolver” por defecto, lo que corresponde a la Legislatura de Corrientes.** (No así la del Chaco, porque los ejecutores de dicha Comisión Interprovincial de Ministros, elevaron los actuados a la Legislatura Chaqueña, de la mano de su Ministro Szymula, verdadero ejecutor de la “sustitución del sujeto del Tratado) Documentaré esta “sustitución” que me permito calificar de “Tramoya”, por la simple razón de haber sido obtenida por manipulación: Cito:

**“DE LA SUSTITUCION DEL SUJETO...12.- DIARIO "EL LITORAL", Ed.04-06-1998:** Bajo el título *“Peligra el acuerdo biprovincial para llegar al nuevo puente”* aparecen una serie de hechos contradictorios, a contramano de la realidad, ocultos en el desarrollo de la información, que no pueden ser atribuidos a la inexperiencia del cronista de turno. (Ó sí)... **En primer lugar, el copete se está refiriendo objetivamente al puente, (cláusula 3 del Tratado) texto propuesto y modificado por la Comisión Interprovincial de Ministros, antes de ser remitido al Poder Legislativo para su aprobación.** En el Tratado Original, firmado por los Gobernadores Tauguinás y Romero Feris, el Puente, era una de las Obras Complementarias del “Complejo Multimodal de Cargas”. Vale decir que se da como un hecho consumado la sustitución del sujeto del tratado...” Bajo el subtítulo de *“regionalización”* aparece en forma evidente, que la sustitución del sujeto del tratado, no es invención de los periodistas, ni manipulación de la prensa. Se relata la respuesta de la máxima autoridad Chaqueña, (Ing. Szymula) al periodista que lo entrevista: **Textualmente recoge la crónica del Diario lo siguiente: “Seguidamente y refiriéndose al tema de la regionalización, Szymula valoró el desprendimiento de Corrientes al resignar la utilización del puerto local y adoptar a Barranqueras como puerto regional”...**

Esto es tan grave, que el propio Diputado Sotelo, (Chaqueño) que según la crónica, aparece como un ignorante que no entiende el mensaje, dice: *“El diputado chaqueño Sotelo expuso su máximo nivel de ignorancia al reconocer que no entendía el tema de la regionalización...”* Es obvio que se estaba informando, que Corrientes había renunciado a su derecho de tener su propio Puerto en jurisdicción compartida. También es obvio que el informante, no confunde “Regionalización” con “Cesión de Derechos”. Surge aquí, que debe existir un documento que respalde las afirmaciones del Ministro Chaqueño, porque también es obvio, que dicho funcionario es altamente calificado en el manejo político de estas cuestiones. En este contexto, se confirma lo registrado por la crónica periodística en el punto (8) de esta investigación. (Diario “Norte”, Ed.06-06-97) **Las conclusiones por cuenta del lector.-**

Esto documentaba el “recorte” periodístico del 4 de junio de 1998...Y ahora en Marzo del 2007, leo la afirmación del Señor Palmeyro, que continúa diciendo:... *“fue expresamente declarado de interés regional. Forma parte del Plan Director Regional de Transporte del Norte Grande”...*(y aquí viene lo insólito)...Dice:

**“..(Aprobado por Resolución 3/13 de la Comisión Ejecutiva Interministerial del Norte Grande en agosto de 2001), informe que sirvió de fundamento para justificar el reciente crédito otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para obras viales en las provincias del Norte Grande, por 1.200 Millones de Dólares.”...**

Lo cual es rigurosamente cierto, pero de ninguna manera LEGÍTIMOY MUCHO MENOS LEGAL...Porque la única Autoridad hábil, facultada para resolver en esa materia, es cuando menos, EL PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES... y cuando digo “materia”... **Me estoy refiriendo a la Sustitución del Sujeto de un Tratado, y la “barbaridad” de hacer sido cedido por un Ministro, el legítimo derecho de la Provincia a su privilegio de detentar el único Puerto Viable existente sobre el Río Paraná, con miras a potenciar su dinámica futura de progreso...** ¿O me equivoco..?

Y la nota que analizo continua con otra afirmación que no puedo cuestionar: Es totalmente cierta y de hecho, demuestra que el autor no pretende tergiversar los hechos que son de publico conocimiento...

Sigue en página 5.-

**“EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS:  
¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO?”...**

OCTAVA NOTA MARZO 2007.  
INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

Página 5.-

**A CONFESION DE PARTE RELEVO DE PRUEBAS:**

Dice: *“Es cierto que el FFCC. Belgrano y el FFCC. Mesopotámico, cuyos rieles llegan a la capital correntina, no están funcionando.”...A partir de esta afirmación, que es exacta y se ajusta a la realidad actual, (muy distinta a lo que era en los años en que se estudió la Prefactibilidad del Complejo Multimodal de Cargas) queda en descubierto, que todos los argumentos y afirmaciones respecto del “PUENTE FERROVIAL”... (Neologismo dialéctico) Son fatuos... Porque con ese nombre se “oculta” el costo innecesario de un PUENTE FERROVIARIO... para un ferrocarril que fue de la Nación, que hoy no existe como empresa, no funciona, no tiene ni ha tenido cargas intercontinentales, porque no estaban ni están los rieles apropiados, y encima está “subsidiado” a expensas del presupuesto nacional, junto con todos los ferrocarriles que fueron privatizados... (800 millones de dólares anuales de subsidio para compensar lucros a las empresas concesionarias, en este caso de origen Brasileño)... El hecho, es producto de una conspiración de intereses vinculados al sector internacional, con que el imperialismo del dinero, intenta desde hace años, dividir al país en tres regiones, utilizando su propia capacidad de generar riquezas para construir estas obras y pagarlas a través del subsidio del estado en obras que no hacen al único interés nacional...*

**UNA AFIRMACIÓN QUE DE SER REAL HIPOTECA AL PAIS:**

Termina su nota el Agrimensor Palmeyro diciendo: *“Finalmente, es oportuno aclarar que el costo de la obra no recaerá sobre los vecinos de las ciudades de Corrientes y Resistencia, por el contrario, serán ellos los que más se beneficiarán, pues tendrán el Puente Gral. Belgrano libre de camiones, porque el tránsito pesado será obligatoriamente confinado al segundo puente...”*. (Sic)

LO QUE NO DICE EL SEÑOR PALMEYRO: Es que el porcentaje de la CARGA INTERNACIONAL CON DESTINO A TERCEROS PAISES, (que es el interés de la inversión del Capital Extranjero) **no alcanzaba en años anteriores según los Registros del Puente Belgrano que sirven de base a estas estimaciones, si mal no recuerdo, a valores del 2% del tránsito anual total... Mientras que el tránsito interprovincial era poco menos del 10%... PARA EL PUENTE VIAL... MIENTRAS QUE PARA EL FERROVIARIO, NO HAY NINGUNA FORMA DE PROYECTAR UNA TASA INTERNA DE RETORNO, (TIR)... ¡Porque tal tráfico no existe...!**

**CONCLUSIÓN:** De manera que a estar con la afirmación del autor, está dando por descontado que este proyecto tendrá un subsidio del Tesoro Nacional del orden de 200 millones de dólares, o lo que resulte del déficit que genere, (Para el caso es un buen ejemplo el Puente Rosario Victoria, que no puede ser objetado por su contenido de sentido nacional, y sin embargo los hechos demuestran que el Proyecto no era financiable) con lo cual una vez más, tengo la impresión de estar ante una “Operación Periodística” que responde a la vorágine manipuladora de los intereses creados, que deja en descubierto esta Investigación Periodística, que a la fecha de esta 8ª Nota, ¡No ha sido publicada por laprensa local... “Porque tiene mas de 100 lineas” según la critica de un buen amigo periodista asalariado...

Quede claro, que en ningún momento estoy poniendo en duda, ni es mi intención es cuestionar la honestidad ni la integridad moral del Señor Presidente de la consultora INDESA, autor de la Nota que analizo... Simplemente, me limito a dejar expresado que sus afirmaciones, no son congruentes con los hechos que quedan en descubierto, por un trabajo de años de acumular información al respecto, debiendo señalar que en síntesis, tengo la impresión personal de estar ante una “movida” de la dirigencia Chaqueña, desde hace mucho tiempo empeñada en despegarse del vínculo fundador cultural que le diera Corrientes, ahora de manifiesto con la capacidad de memoria de las computadoras, que nos permiten visualizar y documentar hechos, que la memoria colectiva de la sociedad, olvida fácilmente. Pruebas al canto: El Proyecto de la UNIVESIDAD NACIONAL DEL CHACO... a expensas de la UNNE.-

CORRIENTES, 3 DE MARZO DE 2007.- INGENIERO MANUEL ALBERTO VASSALLO.