

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

(9ª)NOVENA NOTA MARZO 2007.

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

A RECONOCIMIENTO DE PARTE RELEVO DE PRUEBAS...APARECE LA SUSTITUCION DEL SUJETO DEL TRATADO... (EL PUENTE FERROVIARIO...) UNO DE LOS FUNCIONARIOS CHAQUEÑOS, AFIRMA IMPLICITAMENTE, QUE CORRIENTES ;RENUNCIA AL DERECHO DE TENER SU PROPIO PUERTO...!

EL LITORAL

CORRIENTES
DOMINGO 25 DE MARZO DE 2007

LOCALES

9

COSTARA 900 MILLONES

Corrientes y Chaco quieren que el segundo puente sea ferroviario

La Comisión Andina de Fomento será la encargada de evaluar el financiamiento que demandará la construcción del segundo puente interprovincial Chaco-Corrientes.

Los gobiernos de ambas provincias defienden que el puente permita el paso de automotores y de trenes y asegure desde el inicio la función ferroviaria con la que se lo proyectó.

Es que -según evaluaciones técnicas previas-, el costo del puente ferroviario, calculado en unos novecientos millones de pesos se reduciría prácticamente a la mitad sin que se desarrolle la actividad ferroviaria.

Es que además de la estructura que cruzará el Paraná, la función ferroviaria implica la construcción de una playa de multimodal de transferencia de cargas.

Una infraestructura complementaria ubicada del lado del Chaco que deberá solucionar el problema de cambio de trochas entre las vías del Ferrocarril Belgrano y el mesopotámico Ferrocarril Urquiza.

“Lo estamos discutiendo entre Corrientes, el Chaco y la Nación, pero las dos provincias sostenemos la necesidad de que sea ferroviaria desde el inicio”, indicó el subsecretario de Obras y Servicios Públicos del Chaco, Daniel Marinelli.

El funcionario aclaró que, aunque finalmente se defina un puente sólo para autos y camiones, “la estructura que se haga va a permitir que en el futuro se instalen las vías necesarias”.

“Pero Chaco y Corrientes planteamos que tiene que ser ferroviaria desde el principio”, insistió dando cuenta de la discusión sobre el proyecto que planteó la expectativa de financiamiento multilateral.

“El proyecto está ahora presentado en la Comisión Andina de Fomento donde se hacen los estudios del tema para ver si se consigue el financiamiento” señaló el subsecretario.

EN ESTA NOVENA NOTA DE NUESTRA INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA, DEMOSTRAMOS CON EL ANALISIS DE LAS PROPIAS PALABRAS DEL FUNCIONARIO...QUE SUS AFIRMACIONES SON INEXACTAS...DIALÉCTICAS, Y POR SOBRE TODO... ;HONESTAS...! CUANDO DICE “PUENTE FERROVIARIO”...

Sigue en página 2.-

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

(9ª)NOVENA NOTA MARZO 2007.
INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

Página 2.-

**“CORRIENTES Y CHACO QUIEREN
QUE EL SEGUNDO PUENTE SEA FERROVIARIO”...**

1.- **SIN ANESTESIA:** El encabezado de la “Nota” no es un dicho del funcionario que expresa las declaraciones. Es una bajada del cronista que levantó la información, lo cual nos obliga a formular estas consideraciones previas, para establecer como responsable de esta afirmación, a quien resulte autor del texto de la noticia.-

2.- **“CORRIENTES Y CHACO QUIEREN”...** ES UNA AFIRMACIÓN DIALÉCTICA: Cuando se afirma que dos pueblos o poblaciones como en este caso, “*quieren una cosa*”...cualquiera sea ella, es necesario contar con las pruebas del caso. Por ejemplo UN PLEBISCITO...que aunque no fuera vinculante, tendría el valor de acreditar en base el número de participantes activos de la sociedad, que la entidad de la afirmación no es abstracta...

3.- **LA FALSEDAD DE LA AFIRMACIÓN SURGE DEL ANALISIS DEL TEXTO:** De las declaraciones que la misma “nota” transcribe, surge que aparentemente son los “**los gobiernos**”... **los que estarían prohijando tal desaguizado. EL TEXTO DICE:**

4.-“*Los gobiernos de ambas provincias defienden que el puente permita el paso de automotores y de trenes y asegure desde el inicio la función ferrovial con que se lo proyectó*” (Fin de la cita el subrayado es mío)...”**Función** que no existió al hacer el Proyecto, ni existe hoy en día. Concretamente, según los antecedentes que hemos documentado periódicamente, (tomando las declaraciones de los funcionarios en cada caso) y el hecho de ser las que analizamos en esta nota, dichas por un funcionario del Gobierno Chaqueño, confirman que para nada, aparecen los funcionarios Correntinos avalando tal disparate, PARA JUSTIFICAR UN MAYOR COSTO DE UNA OBRA QUE NO ES NECESARIA, Y LO QUE ES PEOR ¡PARA UN FERROCARRIL QUE NO EXISTE...! ...¡Y LO DOCUMENTA EN EL PÁRRAFO SIGUIENTE! Dice:

5.-“*Es que según evaluaciones técnicas previas, el costo del Puente Ferrovial, calculado en unos novecientos millones de pesos, se reduciría prácticamente a la mitad SIN QUE SE DESARROLLE LA ACTIVIDAD FERROVIARIA*”... (Fin de la cita. El subrayado y texto con mayúsculas es mío) Ésta en mi opinión, es una verdad a medias, porque el cronista demuestra una honestidad profesional digna de atención, al captar los dichos del funcionario, y un formidable desconocimiento del tema, que intenta ilustrar con sus palabras...NO ES EXACTO QUE EL COSTO TOTAL DE LA OBRA SE REDUZCA A LA MITAD SI NO SE CONSTRUYE EL PUENTE FERROVIARIO, PORQUE EL COSTO DEL PUENTE VIAL ES DE 60 MILLONES DE DÓLARES, Y EL FERROVIARIO DE 200 MILLONES DE DÓLARES CALCUALDOS AL AÑO 2000. Vale decir que estamos en una relación de algo mucho más que la mitad...**Pero lo que no tiene desperdicio es el reconocimiento de una ACTIVIDAD FERROVIARIA QUE NO EXISTE ENTRE CHACO Y CORRIENTES,..Digo más, nunca existió, por la simple razón de haber sido el PUERTO DE CORRIENTES el destino terminal de las cargas del Ferrocarril Urquiza, (Anteriormente F.C.N.E.A.) en sus buenas épocas, en que servía a la Provincia, comunicándola con el litoral y Buenos Aires...HOY NO SÓLO QUE NO SIRVE, SINO QUE... ¡NOS CUESTA...!**

6.- **UN PARRAFO QUE SIRVE DE INTRODUCCIÓN AL MEOLLO DE LA COSA:** Dice:”...*Es que además de la estructura que cruzará el Paraná, la función ferrovial implica la construcción de una playa de multimodal de transferencia de cargas*”... (Fin de la cita. El subrayado es mío) Lo cual es totalmente inexacto, porque la tal playa sería de “*maniobras*”...para la transferencia de cargas de un ferrocarril a otro de distinta trocha...lo cual es distinto del “**MODO**”...cuando se pasa del ferrocarril al camión o al buque...

7.- **DONDE SE DESPRENDE... ¡QUE LOS CHAQUEÑOS VIENEN POR MAS...! DICE:**
“*Una estructura complementaria ubicada del lado Chaco, que deberá solucionar el problema de cambio de trochas entre las vías del ferrocarril Belgrano y el mesopotámico Ferrocarril Urquiza*”... (Fin de la cita. El subrayado es mío) **Y EL SUBRAYADO DEJA EN EVIDENCIA UNA SINIESTRA INTENCIÓN DEL DESPOJO QUE SE INTENTA CONSOLIDAR A TRAVES DE LA “DESINFORMACIÓN” DE LA GENTE...(Lo de siniestro es una apreciación emotiva)**

Sigue en página 3.-

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

(9ª)NOVENA NOTA MARZO 2007.

INVESTIGACIÓN PERIODÍSTICA POR EL ING. MANUEL A. VASSALLO

Página 3.-

8.- DE LA RAZÓN DE ESTA HISTORIA: Las declaraciones recogidas por el cronista, evidencian una “TRAMOYA” más, en el proceso del despojo político que se intenta consolidar en perjuicio de Corrientes... Veamos: En mis notas anteriores 7 y 8, documentaba que el Ministro de O. Públicas del Chaco, Ingeniero Szymula, informaba a la Cámara de Diputados del Chaco, la existencia de una “CESIÓN” FORMALIZADA POR ACUERDO DE LA COMISIÓN INTERPROVINCIAL ...del Tratado del Proyecto Multimodal de Cargas, por el cual Corrientes, “CEDÍA” la prioridad..(En términos de tiempo) para la construcción de un Puerto sobre el Río Paraná a la altura de la “Costa Tacuarí”...”CEDIENDO EL CHACO, A CAMBIO, A FAVOR DE CORRIENTES... ¡LA UBICACIÓN DE UNA PLAYA DE MANIOBRAS PARA USO DEL FERROCARRIL, EN TERRITORIO CORRENTINO...! Para un ferrocarril que no existe, (Ferrocarril Urquiza) y un tráfico que es ilusorio...

El tal acuerdo, pareciera ahora haber sido modificado por las nuevas conducciones políticas de ambas provincias, PORQUE AHORA EL SEÑOR SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS DEL CHACO, MANIFIESTA QUE LA TAL PLAYA SE CONSTRUIRÁ ¡“del lado Chaco”! ...y aquí aparece una realidad que no puede ser ignorada. Porque la afirmación parte de un funcionario del nivel de “decisión política” del gobierno Chaqueño, vinculado al “partido” que gobierna en la provincia del Chaco, que de acuerdo a mis comprobaciones, tiene el sólido respaldo de algún alto dirigente del partido Radical de Corrientes, que aunque no está en el gobierno, está en la legislatura, donde todavía EL PROYECTO TRAMOYADO DEL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS, (sustituido por dos puentes uno ferroviario y otro vial... ¡Que es el que se necesita!) Repito ¡Todavía no ha sido aprobado por el Poder Legislativo de Corrientes...!

8.- CUANDO CON TRES PREGUNTAS SE DEJA EN DESCUBIERTO LA TAMOYA...

Transcribo el texto de los tres últimos párrafos de la Nota, formulando una pregunta que el lector deberá responder por sí mismo, para dilucidar el sentido de los mismos. Dice: 1.-) *“Lo estamos discutiendo entre Corrientes, el Chaco y la Nación, pero las dos provincias sostenemos la necesidad de que sea ferroviaria desde el inicio, indicó el Subsecretario de Obras y Servicios Públicos del Chaco, Daniel Marinelli .(Sic. Fin de la cita) ¿¿¿DONDE SE DOCUMENTA LA “NECESIDAD” DE UN PUENTE “FERROVIARIO”...??? SOLO SE HA DOCUMENTADO LA NECESIDAD DE UN PUENTE “VIAL”...Lo otro es ficción destinada a encubrir un gigantesco negociado que se identifica en los 900 millones presupuestados, a lo cual evidentemente se resiste la Nación... 2.-) “El funcionario aclaró que, aunque finalmente se defina un puente sólo para autos y camiones, ... ”la estructura que se haga va a permitir que en el futuro se instalen las vías necesarias”...(Sic. Fin de la cita. El subrayado es mío) Antes de formular las preguntas del caso, debo señalar al lector que el “econmillado” de la frase indica que los dichos son textuales del funcionario. Veamos ahora que responde el lector a la siguiente pregunta: QUE SENTIDO TIENE EL TEXTO SUBRAYADO EN LA EXPRESIÓN ANALIZADA?.- Efectivamente, la prefactibilidad estableció que la “demanda” es un PUENTE VIAL...de manera que el prefijo “aunque”...esté condicionando un hecho cierto, el funcionario está en una divagación conceptual que no puedo calificar, porque no existe congruencia sobre la necesidad de unas “vías” para una demanda que no existe...de un Ferrocarril que ya fué...y lo que es peor, lo que queda nos cuesta en “subsídios” la friolera de 900 millones de dólares anuales en todo el país... 3.-) “Pero Chaco y Corrientes, planteamos que tiene que ser ferroviaria”...insistió, dando cuenta de la discusión sobre el proyecto que planteo la expectativa de financiamiento multilateral “... (Sic. Fin de la cita. El subrayado es mío) EN ESTE CASO LA PREGUNTA QUE DEBE RESPONDER EL LECTOR, ES: ¿Quién es el funcionario debidamente autorizado por el gobierno de Corrientes, PARA ESTABLECER UNA DETERMINACIÓN DE ORDEN POLÍTICO, EN FUNCIÓN DE UN PROYECTO QUE NO HA SIDO DEBIDAMENTE AUTORIZADO POR EL PODER LEGISLATIVO, que puede comprometer el crédito de la Provincia en una inversión sin Tasa de Retorno (TIR) por el cual deberán responder las administraciones futuras, sin tener asegurado el respaldo presupuestario del caso...???*

CONCLUSIÓN: Es obvio que detrás de esto aparecen no sólo los sectores interesados en la ejecución de los Estudios y Proyectos, y los potenciales Constructores de Obra...Hay otro comensal que permanece oculto: Son los Capitales extranjeros que están cobrando por vía del “subsidio” a los ferrocarriles, una “ganancia” que no les permite la explotación del negocio...Obra maestra del quien nos entrego al poder financiero internacional...(La respuesta por cuenta del lector:

CORRIENTES, 26 DE MARZO DE 2007. ING. MANUEL ALBERTO VASSALLO.