

Datos del Autor
León Horacio Gutnisky



Abogado - Periodista: Conductor del ciclo televisivo "Las provincias también existen"

[La Opinión al Día: Nuevo puente en Corrientes](#)

Qué pasa con el segundo puente Corrientes-Chaco y el Complejo Multimodal de Cargas

Dado el tiempo transcurrido en que se iniciaron las gestiones para la realización del Complejo Multimodal de Cargas que lleva implícito el segundo puente que uniría Corrientes con la vecina provincia del Chaco, sin que se sepa qué pasa, y próxima la fecha de realización de las elecciones en ambos lados, de legisladores nacionales, noto una indiferencia por parte de los candidatos, en el caso de Corrientes a senadores y diputados nacionales, y en el Chaco sólo a diputados, indiferencia que se viene arrastrando ya desde ha-ce tiempo por parte de nuestros legisladores nacionales, sean senadores o diputados, y también de legisladores de ambas orillas, para concretar esta tan importante obra para nuestras dos provincias, la región del Norte Grande, el Codesul y la conexión Atlántico-Pacífico pues es necesaria una decisión de la Nación, incentivada desde ambas provincias.

Trataré, con la ayuda de personas muy bien informadas, de realizar una síntesis de la evolución y la actualidad de este proyecto, utilizando el método cronográfico, de lo ocurrido año por año.

- Proyecto Segundo Puente Corrientes-Chaco y Complejo Multimodal de Cargas

- * En 1992 el Centro de Estudios de Transporte de la Universidad Tecnológica Nacional Regional Resistencia, desarrolla la idea de aprovechar la estratégica ubicación de nuestras dos provincias, en la confluencia de los ríos Paraná, Alto Paraná y Paraguay, para construir un complejo para el manejo de cargas de toda la región, utilizando el río Paraná, actual hidrovía, el ferrocarril y la incipiente red de carreteras.

- * En 1994, dos años después los gobernadores de Chaco (Tauguinás) y de Corrientes (Romero Feris), a instancias de este último, declaran de interés común el Complejo Multimodal de Cargas y se integra una Comisión Interministerial Chaco-Corrientes, con el fin de emprender acciones conjuntas. Se acuerda que todo lo que se decidiera en este trascendente proceso de integración, sería de jurisdicción compartida, y se inician los estudios.

- * Durante 1994-1997 se realizan los estudios y en 1997, luego de tres años de trabajos (6.000 fs.) se concluyen los Estudios de Factibilidad y el proyecto del primer tramo del Complejo, el nuevo puente ferroviario Chaco -Corrientes y obras complementarias, y el 22 de septiembre de 1997 se firma el Tratado de integración Chaco-Corrientes, por parte de los gobernadores Ángel Rozas del Chaco y Raúl Rolando Romero Feris de Corrientes, previéndose un plazo de ejecución de entre tres y cuatro años, es decir que para el 2001/2002 el puente debía estar habilitado.

Pero ocurre que el Tratado de integración debía ser ratificado por ley de las Legislaturas de las dos provincias.

- * Recién en el año 2000, después de tres años, se ratifica y se da aprobación al Tratado, por leyes de Chaco y Corrientes, pero lo notable es que no fueron ni legisladores chaqueños ni correntinos los que cerraron el círculo legal, sino que en el Chaco, de acuerdo a la Constitución, se produjo la sanción automática por el transcurso del tiempo, y en Corrientes, por un Decreto Ley, de la Intervención Federal, se da sanción legislativa al Tratado.

El transcurso del tiempo y los cordobeses, dieron el marco legal a los acuerdos, ante la pasividad de tres años de legisladores chaqueños y correntinos.

- * Ya en el 2000, en el mes de diciembre, el ente biprovincial llama a Licitación Pública Internacional para la construcción del segundo puente, bajo la modalidad de Concesión de Obra Pública, estableciendo el pliego una inversión privada de entre el 80 y el 85 % y una inversión pública no mayor del 20 %. A la Licitación Pública Internacional se presentan dos grupos: Techint y Roggio.

- * Noviembre de 2001. Gobierno de De la Rúa. En este mes, ya estaba a la firma del gobernador Rozas (Chaco) y del interventor Aguad (Corrientes) y del ministro de Infraestructura de la Nación (Bastos), el convenio de financiamiento que permitía la contratación de la obra.

- * Diciembre de 2001. Al mes siguiente de estar todo a la firma de gobernadores y la Nación, cae el gobierno de De la Rúa y todo se paraliza.

* Durante los años 2004-2007 se realizan intensas gestiones y se logra el interés de la Corporación Andina de Fomento para el financiamiento. Luego el proyecto es aprobado por la Corporación Andina de Fomento y por el organismo específico del Ministerio de Planificación Federal (De Vido) y el Dr. Pablo Abal Medina, titular de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo, transmite la decisión del entonces presidente Kirchner, de que el proyecto debía estar en ejecución a más tardar en el año 2008. Estamos en el 2009 y nada se sabe. Al contrario, nos invade el pesimismo.

* En el año 2007, el entonces presidente Kirchner cambia el status de la Argentina dentro de la Corporación Andina de Fomento, pasando de Estado Asociado a Estado Miembro, y se cambia el esquema de financiación del Proyecto ya licitado, que era de un 80 a un 85 % privado y un 20 % público, pasando a un 30 % del Tesoro Nacional y un 70% de un préstamo de la CAF, o sea en definitiva un 100 % de inversión pública, cambio de financiación que se consume todo el 2007 y el 2008 pasando la construcción del puente a ser una obra pública tradicional, en vez de ser una Concesión de Obra Pública.

Qué pasa ahora

No hay nada en concreto y parecería que el Chaco abandonó la idea de un Complejo Multimodal de Cargas, cuestiona la ubicación del segundo puente y duda sobre la traza de conexión del puente con el Chaco, y efectúa una consulta a la Junta de Dirección del Proyecto, con sede en el Chaco, la que fue evacuada en enero de 2008, sin que a más de un año y medio se tenga una respuesta.

Pero en cuanto a la traza del puente en sí, parecería que el Chaco prefiere que parta de la Ruta 12 enfrente de la Isla Meza y llegue al Chaco a la altura de Colonia Benítez, para de ahí seguir a la Ruta 11, lo que no sólo sería más costoso el puente sino que también el movimiento de cargas y la conexión Atlántico-Pacífico se derivaría a otro lado, debiendo construirse nuevas rutas y acceso o ir a otras jurisdicciones.

En lo referente al Complejo Multimodal de Cargas, que en el proyecto estaría a la altura de Punta Tacuarí, pero integrado al Puerto de Barranqueras, y ya fuera del riacho, y sobre el canal principal del río, lo que permitiría el arribo de buques de más calado, y el continuo y costoso dragado del riacho Barranqueras, pero se enfrentaría con la idea chaqueña de construir un gran puerto en Las Palmas, sobre el río Paraguay.

Conclusión

Temo que estemos ante un nuevo caso de la máquina de impedir, de mezquindad política, que impide que ideas y proyectos, si son de otros, aunque sean muy buenos, hay que pararlos, creando proyectos tapón.

Me ocurre con las dos leyes que promoví, la de construcción de dos cárceles, una en Granja Yatay y otra en Curuzú Cuatiá, y la construcción de cinco nuevos edificios, para Tribunales en cada una de las cinco Jurisdicciones, con toda la tecnología moderna para agilizar la Justicia.

Estas dos leyes que tienen 15 años sin que nadie las ponga en práctica, ante el silencio de jueces de todas las instancias, incluso del Superior Tribunal de Justicia, Colegios de Abogados, de Magistrados, defensores de los derechos humanos, etc., etc.

* A los legisladores nacionales: como dice la canción del estudiante, a los que son, a los que lo fueron antes, y agrego a los que son candidatos, les dirijo esta información y mis reflexiones.

Espero les sirvan y tal vez tengamos que hacer una mesa redonda, con técnicos, y los verdaderos primeros candidatos que son los que pueden llegar y no como en el caso del Gasoducto del Norte, donde fueron solamente el Dr. José Antonio -Pocho- Romero Feris cabeza de lista a senadores nacionales (PA) y Elisa Schpolianky, segunda en la lista del Frente Correntino para el Cambio. Del Frente de Todos sólo concurrió un asesor del candidato a diputado Rodolfo Fernández y de Encuentro por Corrientes, Horacio Pozo llevó la representación de Nito Artaza -el ausente de Corrientes pero no de la avenida Corrientes- y de Ana Maria Pando.

Qué bueno sería que se conozca la opinión de todos, antes de las elecciones, para decidir el voto y no 30 días después de la elección como en el caso del Gasoducto del Norte.

FUENTE: EL LITORAL (www.el-litoral.com.ar)

2 Comentarios en “Qué pasa con el segundo puente Corrientes-Chaco y el Complejo Multimodal de Cargas”



1. *Carlos Moratorio* Dice:
[Domingo, 14 de Junio de 2009 a las 12:09 am](#)

Muy enriquecedor lo escrito por el autor de la nota y el primer comentarista. Lo leí con suma atención. Solo espero que este tema se aborde en la inminente campaña electoral para la elección del próximo gobernador de Corrientes.



Manuel Alberto Vassallo
Ingeniero Agrónomo, Especializado en Hidrología é Hidráulica

- 2.-*ING. MANUEL A. VASSALLO* Dice:
[Sábado, 13 de Junio de 2009 a las 7:25 pm](#)

ESTIMADO DR GUTNISKY:

Tengo que felicitarlo, porque realmente usted ha resumido un proceso que vino mal nacido, y como tal, ha quedado en "PROYECTO"... ¡Nada más...! Acepto su invitación de ampliar el contenido de su síntesis, a tenor de su frase que cito.."Trataré, con la ayuda de personas muy bien informadas, de realizar una síntesis de la evolución y la actualidad de este proyecto, utilizando el método cronográfico, de lo ocurrido año por año".(Fin de la cita)

ANALIZO: De hecho, su relación es totalmente correcta en cuando al cronograma de los "hechos", que en su revisión desnudan una cruda realidad que yo denunciara en mis notas periodísticas sobre el Complejo Multimodal y el Puente "FERROVIAL"...ambas con el siguiente interrogante: ¿DE QUE ESTAMOS HABLANDO...?

Veamos como su relación va desnudando hechos que permanecen ocultos a la sombra del tiempo pasado...CITO: "* En 1994, dos años después los gobernadores de Chaco (Tauguinás) y de Corrientes (Romero Feris), a instancias de este último, declaran de interés común el Complejo Multimodal de Cargas y se integra una Comisión Interministerial Chaco-Corrientes, con el fin de emprender acciones conjuntas. Se acuerda que todo lo que se decidiera en este trascendente proceso de integración, sería de jurisdicción compartida, y se inician los estudios"..(Fin de la cita)

ANALIZO: Observe usted que ambos Gobernadores declaran "DE INTERÉS COMÚN EL COMPLEJO MULTIMODAL"...Y acuerdan, usted lo cita, que la obra "SERÍA DE JURISDICCIÓN COMPARTIDA"...Lo cual técnicamente implicaba que se estaba hablando de un PROYECTO INTEGRADO DE PUERTO CORRIENTES.BARRANQUERAS, UNIDOS POR UN PUENTE VIAL (PORQUE EL "BELGRANO" ESTABA SATURADO POR EL TRANSITO) Y HABÍA UNA PROPUESTA A PEDIDO DEL CHACO DE UN PUENTE "FERROVIARIO", porque ellos estaban rehabilitando los servicios del Ferrocarril Belgrano. Compraron equipamiento en España, y aspiraban a conectar Resistencia con los Puertos del Pacífico... ¡PERO...!!! Hubo un periodista de origen Chaqueño, que supo ser jefe de redacción del Diario "El Litoral"...de apellido ZAMPA...Quien en una crónica de rutina, puso en descubierto las verdaderas intenciones del Gobernador del Chaco, Dr. Rozas...Comentaba que en los círculos íntimos, de la casa de Gobierno, se apreciaba que lo que interesaba era el "PUENTE"...NO EL PUERTO INTEGRADO, QUE QUEDABA SUSTITUIDO POR UN COMPLEJO PORTUARIO A CONSTRUIRSE SOBRE LA "COSTA TACUARÍ" (ubicado unos 2 Kilómetros aguas abajo de la desembocadura del Riacho Barranqueras...QUEDANDO DE HECHO EL COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS, SUJETO DEL TRATADO ORIGINAL, SUSTITUIDO...POR UN PUENTE QUE AHORA ES "FERROVIAL"...Vale decir que son dos Puentes... ¡NO UNO VIAL QUE ES EL QUE SE NECESITA...! y aquí mi estimado Dr. su Nota pone en descubierto que EL PODER LEGISLATIVO DE CORRIENTES, JAMÁS APROBÓ TAL ARTILUGIO, QUE NOS DEJARÍA VIRTUALMENTE SIN PUERTO...

CITO:... "pero lo notable es que no fueron ni legisladores chaqueños ni correntinos los que cerraron el círculo legal, sino que en el Chaco, de acuerdo a la Constitución, se produjo la sanción automática por el transcurso del tiempo, y en Corrientes, por un Decreto Ley, de la Intervención Federal, se da sanción legislativa al Tratado" (Fin de la cita)

ANALIZO: ¡Sí Señor...!!! Dice usted bien: Fue el Gobierno de la Intervención "RADICAL"...(Observe que no digo Federal) quien por un DECRETO LEY...(VALE DECIR A ESPALDAS DEL PUEBLO DE CORRIENTES) quien convalidó legalmente el procedimiento que DEJA A CORRIENTES SIN PUERTO Y CON UN PUENTE "FERROVIARIO"... PARA UN FERROCARRIL QUE NO EXISTE, QUE ENCIMA ES HOY EXTRANJERO.. Y QUE TENDREMOS QUE PAGAR TODOS LOS ARGENTINOS...por aquello que usted pone en descubierto:

CITO:”pasando la construcción del puente a ser una obra pública tradicional, en vez de ser una Concesión de Obra Pública.”

ANALIZO: Y AQUÍ SI, TENGO ALGO QUE DECIR: Un puente “FERROVIAL”, incluye en una sola estructura un PUENTE FERROVIARIO CON UN PERFIL DE DISEÑO, CASI 4 VECES MAS COSTOSO QUE EL DE UN PUENTE VIAL...de manera que de acuerdo a la información del Estudio de Factibilidad, una REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN ...nos indica que tendremos que pagar los vecinos de Corrientes y Resistencia, el costo de 200 millones de dólares, contra los 60 millones que cuesta un PUENTE VIAL...con el agravante, de “CARGAR”...con el 90% del monto de la Tasa de Retorno, toda vez que el “TRÁFICO FERROVIARIO..¡NO EXISTE ENTRE CORRIENTES Y CHACO...!!! ...Pero eso no es todo: ¡NOS QUEDAMOS SIN PUERTO...! Porque la política tradicional de la dirigencia Chaqueña, está quedando en evidencia...Después del desglose de la Universidad...Ahora parece que los Chaqueños vienen por el Puerto...¡Antes de que suba el Río...Porque ahora como estamos, la naturaleza nos está demostrando que CORRIENTES ES EL VERDADERO CENTRO PORTUARIO DEL RIO PARANÁ...en esta región....

Atentamente Suyo. Ing. Manuel A. Vassallo. LE 1988584