

# ASPECTOS HISTORICOS Y ANTECEDENTES LEGALES DEL SEGUNDO PUENTE CHACO - CORRIENTES

---

Dr. Marcelo Atilio Falcione<sup>1</sup>, Ing. Civil Gustavo Falcione<sup>2</sup>

**PALABRAS CLAVES QUE IDENTIFIQUEN EL TRABAJO:** 2dopuente

El día 26 de septiembre de 1994, se firmó entre los gobiernos de las Provincias de Corrientes y Chaco, representados por sus respectivos Gobernadores “UN ACTA ACUERDO”. En el caso de Corrientes, el Documento fue ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo N° 3.133 del 28/09/1994.

Por el Acta referida en el párrafo anterior, se declaró de interés para ambos Gobiernos los siguientes proyectos: “HIDROVÍA PARANÁ – PARAGUAY” – “COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS CORRIENTES – CHACO – CORREDOR BIOCEÁNICO” y “GASODUCTO NEA – LITORAL”.

A los efectos de dicha declaración, se acordó:

☑ “Coordinar mancomunadamente la elaboración de estrategias y acciones que posibiliten la concreción de los mismos”;

☑ “Promover en forma conjunta la realización de aquellas otras gestiones que coadyuven al desarrollo y la integración re-

gional en la perspectiva del Mercado Común del Sur”;

☑ “Invitar a los señores Gobernadores de las otras Provincias del Norte Argentino a sumar voluntades y esfuerzos solidarios a fin de hacer realidad los citados proyectos y asegurar un sostenido desarrollo integral de la región”;

☑ “Conformar una Comisión Intermunicipal, con representación de ambos Gobiernos, a efectos de impulsar y concretar lo establecido en la presente Acta”.

Desde aquel lejano septiembre de 1994, ya transcurrieron 20 años y ninguno de los Proyectos que se declararan de interés, se pudo llegar a concretar.

El día 22 de septiembre de 1997, se suscribió EL TRATADO PARCIAL INTERPROVINCIAL, entre las Provincias de Corrientes y la del Chaco.

Por el documento antes mencionado se creó una REGIÓN PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL; se constituyó el Ente Biprovincial (EN. BI.), asignándole el objeto de emprender

---

<sup>1</sup>Dr. MARCELO ATILIO FALCIONE – Ex Ministro de Obras y Servicios Públicos Período 2.005/2.009- Ministerio de Obras y Servicios Públicos – Dirección de Asuntos Jurídicos y Administrativos. 25 de Mayo N° 890 – (3400) Corrientes. 3794340137 – 3794102732. marcelo\_falcione@yahoo.com.ar

<sup>2</sup>Ing. Civil GUSTAVO FALCIONE – Jefe de Trabajos Prácticos. Facultad de Ciencias Exactas y Naturales y Agrimensura U.N.N.E. Departamento Ingeniería - Área: Complementos de Ingeniería. Cátedras: Ingeniería Legal / Mecánica Técnica. 9 de Julio N° 1.449 – (3400) Corrientes. 3794353108 - gustavo\_falcione@yahoo.com.ar

las acciones Político – Institucionales y Administrativas tendientes a concretar los proyectos para la región mencionada. Se dio carácter de Ente de Derecho Público (previsto regirse por su estatuto, con más lo consignado en el Tratado), dotándolo de facultades administrativas, contemplando su control político, legislativo, jurisdiccional y administrativo.

Además se contempló su financiamiento, organizar el Órgano de Control; se instituyó la Asamblea de Gobernadores, formada por los Titulares de los Poderes Ejecutivos de ambas Provincias y se constituyó la Junta de Dirección del Proyecto (JU.DI.PRO.), *Puente Ferrovia Chaco – Corrientes y Obras Complementarias*.

El tratado antes citado, fue aprobado en la Provincia del Chaco por Ley N° 4.492 de fecha 10/07/1998, y en la Provincia de Corrientes por Decreto Ley (Intervención Mestre) N° 19 del día 30 de marzo de 2000.

Desde entonces pasaron 17 años.

Casi en forma simultánea a la aprobación legal, el día 22 de marzo de 2000, se firma el MANIFIESTO DE GOBERNADORES CHACO – CORRIENTES, por el que se ACORDARA:

1°) Aprobar el siguiente Cronograma de Acciones con el fin de concretar el lanzamiento del 2° Puente Ferroautomotor Chaco – Corrientes, como primera etapa del Complejo Multimodal de cargas.

1.1. Ley ratificatoria del Tratado Parcial Interprovincial del 22-09-1997, por parte de la Provincia de Corrientes: 03-04-2000.

1.2. Convenio Marco Nación – Provincias de Corrientes y Chaco: 19-04-2000.

1.3. Publicación del llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional: 03-05-2000.

1.4. Inicio Proceso de DATA ROOM: 10-05-2000.

1.5. Presentación de Propuestas: 31-07-2000.

1.6. Calificación de Proponentes: 14-08-2000.

1.7. Presentación de Ofertas Económicas: 28-08-2000.

1.8. Evaluación de Ofertas: 11-09-2000.

1.9. Adjudicación: 25-09-2000.

1.10. Contrato: 09-10-2000.

1.11. Inicio de Obra: 10-11-2000.

2°) Asumir el compromiso de incluir, a través del instrumento jurídico que corresponda en el marco de la relación institucional biprovincial, aspectos complementarios que, sin que signifique una enunciación limitativa, contemplarán:

2.1. La conformación del órgano interno de Contralor Fiscal en el EN.BI. (Ente Biprovincial).

2.2. Una efectiva participación de los Municipios cuyos ejidos tengan implicancias físicas con el proyecto y/o sus componentes, a nivel de coordinación con la JU.DI.PRO. (Junta de Dirección de Proyecto).

2.3. Una adecuación a las actuales circunstancias emergentes del Tratado Interprovincial de la Región del Norte Grande.

3°) Iniciar de inmediato las tratativas con la Nación a fin de asegurar la suscripción del

“Convenio Marco Nación – Provincias del Chaco y de Corrientes”, mediante el cual se definirán en forma precisa las relaciones y participaciones Interjurisdiccionales durante el desarrollo del emprendimiento.

Desde la firma de tal “MANIFIESTO” pasaron 14 años.

Del cronograma aprobado por los Gobernadores se llegaron a cumplimentar los Puntos 1.1 al 1.6 inclusive.

El Punto 1.7 -Evaluación de Ofertas-, no se llegó a concretar. Pero se pudo haber hecho previa determinación de la forma de financiamiento.

Ello posibilitaría –en consecuencia- instrumentar los puntos 1.9 – 1.10 y 1.11, es decir, evaluación de las ofertas – adjudicación – firma de contrato e inicio de obra.

Todo el cronograma del Acuerdo, sufrió un defasaje de un año aproximadamente, lo que nos sitúa hacia fines del año 2001 y como se debía firmar un Convenio complementario para la efectiva implementación de estos últimos tramos del Convenio, el entonces Gobernador Ángel Rozas, propone posponer su firma para después de haber asumido su par Correntino el Dr. Ricardo Colombi, previsto para el día 10 de diciembre de 2001.

Ello así ocurrió, asume como Gobernador el Dr. Ricardo Colombi en diciembre de 2001, pero debemos recordar el estallido de la economía del país para esa misma fecha aproximadamente.

El extremo de la crisis, trajo aparejada como consecuencia, que no quedara ningún proyecto (de magnitud) en pie.

Luego, como resultara natural que suceda, se abre un paréntesis en la gestión del proyecto.

Los encargados de retomar la iniciativa, allá por el año 2004 fueron el Gobernador Ricardo Colombi y su Ministro de Obras y Servicios Públicos, Ing. Arturo Colombi, quien posteriormente asume la Gobernación de la Provincia, se compenetra y además identifica con este proyecto, como así también, con el proceso de Integración Regional del Norte Grande, diagramando y decidiendo las acciones inmediatas consecuentes.

Durante al año 2006 y parte del 2007, en varias ocasiones el Gobernador Arturo Colombi, logró instalar el proyecto en distintos estamentos del Gobierno Nacional al punto de que se decida a favor de su realización.

Se logró el interés de la Corporación Andina de Fomento (C.A.F.) para la financiación del mismo.

Luego sucedieron reuniones técnicas de exhaustivos análisis del Proyecto. El mismo era declarado con Factibilidad Técnica y Económica, tanto por el órgano específico del Ministerio de Planificación Federal (Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo) como por la C.A.F.

Todo ello más allá de la reiterada mención del Titular de esa Unidad de Coordinación –Dr. Pablo Abal Medina– de la decisión del entonces Presidente de la Nación, Dr. Kirchner, de que “este Proyecto debe estar en ejecución a más tardar en 2008”.

Hacia abril del 2007, en una reunión de trabajo entre el autor de la presente y el Dr. Pablo Abal Medina acompañado de su staff técnico, éste manifestó la decisión política, ya tomada por el Presidente de la Nación, de cambiar el “status” de Argentina ante la C.A.F., pasando de Estado Asociado a Miembro Pleno. Allí se me explica que el

Proyecto del 2do. Puente, ya bien calificado por la CAF, tendría el financiamiento asegurado (30% del Tesoro Nacional; 70% de la CAF), con 100% de Inversión Pública, toda vez que al concretarse tal cambio de "status", Argentina dispondría de un nuevo margen de Crédito por U\$S 1.500 Millones (valga aclarar que el 2do. Puente, en aquel momento tenía un costo de aproximadamente U\$S 330 Millones).

Pues bien. Ese trámite demandó todo el año 2007, y parte del 2008. Posteriormente, el Congreso Nacional ratificó tal decisión del Poder Ejecutivo Nacional en cuanto al cambio del status de la República ante la Corporación Andina de Fomento.

En tiempos paralelos a dicho trámite (3er. trimestre del año 2007) los Gobiernos de Corrientes y del Chaco, suscriben una Cláusula Ampliatoria del Tratado Interprovincial de 1997. La simple razón es que esta ya no sería una Obra bajo el sistema de Concesión, prevista así originalmente, para pasar a ser una Obra Pública tradicional, con 100% de inversión Pública. Se agrega esa posibilidad al Tratado Interprovincial.

Contemporáneamente, la Junta de Dirección de Proyecto (JU.DI.PRO), encomienda -en el marco del Contrato de Asistencia Técnica- el Estudio y Proyecto de un acceso al 2do. Puente, (lado Chaqueño) que sustituya al originalmente previsto (en 1997) sobre Avda. "Soberanía Nacional". Cabe aclarar que, en 1997, la "Soberanía Nacional" era prácticamente una Avenida rural, muy distinta a la actualidad, en la que hoy habría un alto impacto de tránsito, especialmente de camiones.

El "Informe Preliminar", que fuera presentado en Enero de 2008, establece varias alternativas. Algunas de ellas contemplan que dicho acceso cumpla también las fun-

ciones de *Defensas Definitivas Sur del Gran Resistencia*, aún pendientes de realización, y ahorrando, muy probablemente, a la Provincia del Chaco 50 ó 60 Millones de U\$S, de una necesidad de solución que en algún momento habrá que encarar.

El Informe, pidiendo detalles sobre que traza y en que alternativa desarrollar el Proyecto Técnico, nunca fue respondido por parte de las Autoridades de la Sede Administrativa del Proyecto, en jurisdicción de la Provincia del Chaco, -y así se estaba perjudicando, a conciencia o no, intereses de la Provincia del Chaco-.

Volviendo al plano del Proyecto principal (el del 2do Puente propiamente dicho), la Provincia de Corrientes -por más que la ha pedido- no tuvo ninguna respuesta oficial respecto al tema desde la Provincia del Chaco. Ello no obstante, los concretos términos y requerimientos formulados en Nota M.O.S.P. N° 117, enviada por el suscripto al Ministro Chaqueño, Ing. OMAR VICENTE JUDIS en fecha 21/05/2008.

Nunca la Nota antes mencionada recibió respuesta, y poco importa en lo personal (más allá de los buenos modales, cortesía y educación), pero si en lo institucional, que es lo que merecía la Provincia de Corrientes por su permanente y esforzada gestión en pos de la concreción del proyecto; y, finalmente lo más importante, es lo que se merecen las comunidades del Chaco y de Corrientes, que son las primeras y genuinas destinatarias de los principales beneficios del emprendimiento. La gente necesita entender que ha pasado, y que pasa, para que un Proyecto así, se lo trabe por inacción. Con lo que esta dicho no se entiende el auto-renunciamiento de la Provincia del Chaco.

Y, lógicamente, ante tamaño vacío, uno

es arrastrado a las conjeturas, y tampoco en ese plano encontramos razones que justifiquen parar la gestión de este trascendente Proyecto. Y menos, renunciar a él como Provincias.

Si la razón fuera que el proyecto está mal, pues que se explique por qué está mal (sería raro después de todos los controles de consistencia que tuvo, nacionales e internacionales, y, de haber estado en relación con la gestión del Proyecto 8 Gobernadores y 11 Ministros de ambas Provincias). Finalmente de ser así que se lo corrija, pero que no se pare la gestión.

Si la razón fuera, como por ahí se dijo, que la Nación tuvo un cambio de actitud en esto, dejando fuera de agenda este Proyecto, replazándolo en su prioridad por el Puente Goya – Reconquista, correspondería una gestión de aclaración. El 2do. Puente Chaco – Corrientes y el Puente Goya – Reconquista, nunca fueron, ni son, proyectos alternativos (eso ya se estudió y concluyó hace más de 5 años).

Si la razón fuera -aunque no ha sido dicha en ningún momento- que la prioridad para la provincia del Chaco es la reconstrucción del Ferro Carril Belgrano Norte, y no el 2do. Puente, sería simplemente inválido el fundamento. No es argumento. Pues ambos Proyectos son parte del mismo Plan Regional. Y la Corporación Andina de Fomento valora aún más los Proyectos integrados; aquellos que forman parte de un Plan Estratégico, como es el del Corredor Bioceánico Norte. Si de allí (CAF) vendría la financiación, *¿con que criterio se está actuando?. ¿Por qué razón tan fuerte los gobiernos desperdician las oportunidades?. ¿O es que están nada más que mal informados?.*

Si la razón, como también se supo expresar, fuera que la Provincia del Chaco

no necesita del Complejo Multimodal de Cargas, pues tiene el FFCC y el Puerto de Barranqueras, y por ello pone hielo al primer componente del Complejo, que sería el 2do. Puente, se estaría en un equívoco muy grande.

Si fuera así, se trata que nadie se ocupó de leer la larga historia de fundamentos técnicos, económicos y sociales, del Complejo Multimodal de Cargas. No es conveniente ni apropiado decidir sin profundizar. Son muchos los aspectos, pero basta decir, por ejemplo, que para la Componente Portuaria del Complejo se ha estimado una capacidad de transferencia de cargas del orden de los 2,5 a 3 millones de toneladas por año.

Privar de ello a Correntinos y Chaqueños no tiene explicación posible. Aquello sería actividad generada equivalente a 10 veces más que la que hoy generan el Puerto de Barranqueras y el Puerto de Corrientes, juntos.

La cuestión es que, concretamente se advierte una clara paralización de la gestión institucional desde el inicio del año 2008 a la fecha (2014). Es decir 7 años.

El puntual extremo que se llevó adelante, fue la rescisión de la Asistencia Técnica que la Consultora INDESA -autora del Proyecto-, mantenía vigente con la Junta de Dirección de Proyecto.

Pero debe entenderse que se trata de la “Asistencia Técnica” NO DEL PROYECTO. El mismo fue elaborado, entregado, pagado y se encuentra a disposición de las Autoridades de ambas Provincias.

Hoy, lo cierto es que como una nueva brisa fresca aparecen intenciones de Entidades Intermedias de activar el Proyecto, una de ellas, la iniciativa del “Circulo de Legisladores Correntinos” por ejemplo; así tam-

bién la “Federación Económica”, “APICC”, “el Rotary Club”, “Club de Leones”, “Asociaciones de Profesionales”, “Defensor del Pueblo”, “Cabildo Abierto en Procura del Segundo Puente Ferro-Automotor Chaco-Corrientes y Conservación del Puente General Belgrano”, “Foro de Concejales”, etc.

Pero es el caso que en oportunidad del desarrollo de la convocatoria impulsada por Editorial Chaco (“Diarios Norte” de Resistencia y Corrientes), del próximo pasado 21/08/2014, para analizar la necesidad de un nuevo Puente sobre el río Paraná, a la altura de ambas Capitales, y habida cuenta la presencia en la región del Sr. Jefe de Gabinete, Contador Jorge Capitanich, al excusarse de participar en el evento, además hace saber la decisión de las Autoridades Nacionales y las directivas impartidas en consecuencia, a la Dirección Nacional de Vialidad, para que proceda a la elaboración de los “Términos de Referencia”, para la Licitación de un NUEVO PROYECTO EJECUTIVO.

En similar sentido se expresó el Sr. Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Corrientes, Ing. Aníbal Godoy (confrontar “Portal Radio Dos” – 10/09/2014 y Diario “El Litoral” Corrientes del día 11/09/2014).

Se dice, se comenta (sin sustento técnicamente documentado) que ello obedece a la antigüedad y desactualización del proyecto existente. Básicamente por la cantidad de carriles. Cuenta con dos y se pensaría en cuatro.

### **CONCLUSIÓN: FOJA CERO**

Nos debemos retrotraer al año 1997, época en la que se iniciara la preparación del proyecto que actualmente se dispone. “17 años perdidos”.

Ello, sin respaldo o sustento científico, técnico, económico-financiero, que avalen tan importante resolución.

Es por esto que en la reunión de la Federación Económica del Chaco en la Ciudad de Resistencia, el día 31 de julio de 2014, propuse y así se aprobó por unanimidad: “Que se encomiende con carácter de muy urgente el análisis e informe –con suficiente rigor técnico-, que permita saber, a nivel preliminar, cuales son las opciones posibles de concreción del Segundo Puente, y la justificación económico social de cada una de ellas”.

Así también, “que en conocimiento de dicha información, debidamente evaluada, se ratifiquen o rectifiquen las acciones y decisiones de las autoridades responsables, teniendo como única consideración el interés general, y la que fuera -objetivamente- identificada como de mayor grado de factibilidad y conveniencia, de entre las opciones posibles”.

Lo así resuelto y aprobado, se dispuso remitir con carácter de PETICIÓN FORMAL, con una copia del Acta a los Gobernadores de ambas Provincias y a los respectivos Ministros Integrantes de la JU.DI. PRO.

Esta, se entiende sería la forma seria y responsable de avanzar.

Es decir, se debe determinar si el proyecto existente mantiene vigencia y es perdurable por un razonable lapso, funcionando en conjunto con el Puente General Belgrano; o si por el contrario indefectiblemente se debe pensar en un nuevo proyecto superador.

La decisión no es una cuestión menor, puesto que la experiencia indica, que el tiempo de contratación y elaboración de

un Proyecto Ejecutivo, insume aproximadamente 4 años (así ocurrió, por ejemplo con el Puente Goya – Reconquista). Ello además, sin perjuicio del costo que asumiría este nuevo Proyecto.

Este plazo podría ser menor, si para las tareas se utilizaran los antecedentes y estudios que se encuentran disponibles como consecuencia del Proyecto existente, como lo dejo entrever el Sr. Ministro de Obras y Servicios Públicos, en medios periodísticos, diciendo textualmente: “Va a venir el Jefe de Gabinete la semana que viene, se firmará el convenio con ambos Gobernadores, el Jefe de Gabinete y Vialidad Nacional, donde se comprometen en determinado tiempo, con todos los materiales que les vamos a proveer nosotros con las otras empresas que hemos recibido, a llamar a licitación para el proyecto ejecutivo y las empresas constructoras argentinas” (Diario El Litoral – Corrientes 11/09/2014 – Página 4 - Actualidad).

A los 4 años antes referidos, se deberían sumar luego de contar con la fuente de financiamiento, 2 años más, para la licitación y contratación de la obra propiamente dicha.

Y finalmente adicionarse 6 años aproximadamente, dependiendo de la tecnología y desembolsos de pagos, para la ejecución de los trabajos.

Es decir, un total aproximadamente de 12 años.

El Puente General Belgrano, se encuentra estructuralmente en buen estado –según publicas expresiones de las Autoridades de la Dirección de Vialidad Nacional-; pero colapsado en su transitabilidad (22.000 vehículos diarios).

Resulta, por ello muy fácil concluir, cuál sería el estado de situación dentro de 12 años.

De allí, la importancia de precisar con seriedad y rigor técnico – científico, los cursos de acción que se tienen previsto implementar.

Han transcurridos 9 y 7 gestiones gubernamentales en las Provincias de Corrientes y del Chaco, respectivamente, desde que se tomara la resolución de procurar una segunda conexión vial entre ambas.

Como antes se detallaran mediaron 3 hitos fundamentales hace 20 - 17 y 14 años.

Según las expresiones (no corroboradas) atribuidas al Titular de la Jefatura de Gabinete de la Nación, estaríamos retrotrayéndonos al inicio de aquella sabia y seria decisión.

Ante ello: “LA FRUSTRACIÓN” (estado de tensión psicológica engendrado por un obstáculo que se interpone entre un sujeto y un fin valorado positivamente por él). En el caso con carácter colectivo.

No obstante, debemos aguardar esperanzados y confiar que los responsables de actuar, realicen iluminadamente lo que corresponda concretar.

Para terminar, me permito reproducir una frase del célebre Filósofo Matemático y Físico “ISAAC NEWTON”, que a instancia del suscripto se puso en el Monolito instalado en la bajada del proyectado Puente “GOYA – RECONQUISTA” (LAVALLE – AVELLANEDA”), en la costa Correntina:

*“Los hombres construimos demasiados muros y no suficientes puentes”.*