

DECIMOSEXTO ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL

Resistencia, 15 y 16 de agosto de 1996

REGLAMENTO Y EXPOSICIONES

Comité organizador:

Coordinador:	Dr. Ernesto J.A. Maeder
Coordinador Adjunto:	Lic. Cristina Valenzuela de Mari
Secretario:	Sr. Alberto A. Rivera
Prosecretaria:	Sra. María M. Mariño de Bueno Maciel

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES GEOHISTORICAS
Conicet
Resistencia-Chaco

PUENTE GENERAL MANUEL BELGRANO

Silvia Cristina Enríquez
Facultad de Humanidades-UNNE
Resistencia

El presente trabajo constituye una parte de la tesis de Licenciatura en Historia sobre el gobierno del Coronel Miguel Angel Basail (1967-1971).

Bajo el gobierno del coronel (RE) Miguel Angel Basail, el 4 de marzo de 1967, en una reunión realizada en la Casa de Gobierno del Chaco, las cuatro provincias del nordeste adoptaron la determinación oficial de construir el puente.

El tema será tratado primero, como elemento de unión entre las dos capitales: Resistencia y Corrientes. Desde la perspectiva regional, el puente une las dos zonas, la occidental y la oriental, de la región del nordeste.

A nivel nacional, fue un factor necesario para la conexión del norte argentino; dentro del sistema constituyen la ruta 16, viniendo de la región noroeste y, a través del puente, unida a la ruta 12 que se extiende hacia Misiones o un poco hacia el sur y luego por la ruta provincial 23 de Corrientes, hacia Paso de los Libres. Del mismo modo podemos hacer la apreciación en un nivel más amplio: el internacional.

Realizaremos también un estudio preliminar correspondiente al Empréstito Especial para la construcción del puente sobre el río Paraná: Corrientes-Chaco teniendo en cuenta una primera parte: Proyecto y características de la obra y una segunda parte: Análisis financiero del problema.

PUENTE: EL COMIENZO DE LA HISTORIA

El 29 de junio de 1961, sintetizando viejas esperanzas y ansiedades de sus poblaciones, los entonces gobernadores de la provincia de Corrientes, doctor Fernando Piragine Niveiro y de la provincia del Chaco, señor Anselmo Zoilo Duca, suscribieron en medio del río Paraná un convenio que establecía en su artículo 1º:

"Las provincias del Chaco y Corrientes resuelven constituir una comisión interprovincial que tendrá como función específica la de encarar y considerar los estudios técnicos-económicos. Anteproyecto, presupuesto y plan de financiación para la construcción de un puente o túnel subfluvial a través del río Paraná, uniendo de esta forma directa los territorios de ambas provincias."

En los restantes siete artículos, se establecía la forma de constitución, plazos y otros aspectos de su cometido. Este convenio fue ratificado por la Cámara de Diputados de la provincia del Chaco, convirtiéndolo en ley N° 410 de fecha 22/11/1961. A su vez, la Legislatura Correntina, había ratificado el tratado el 6/9/1961.

Fueron designados como integrantes "ad honorem" de esa comisión, por la provincia del Chaco, el ingeniero Ignacio Carranza Ferrán, en representación de las fuerzas empresarias; el ingeniero Carlos Larregui, por el Centro de Ingenieros; el doctor Marcelino Sánchez, por la Cámara de Diputados; el ministro de Gobierno, señor Natalio Gordst y el suscripto, en representación del Poder Ejecutivo.

La provincia de Corrientes designó al ministro de Obras Públicas, arquitecto Oronzo Mastroiácomo; al ingeniero Antonio Piazza, el señor Domingo Fernández Capurro y sin poder precisar si actuaron originalmente o con posterioridad, al ingeniero Balderiotti y al legislador Vargas Gómez. Lamentablemente se interrumpen pronto las labores iniciales de esta comisión, al quebrarse el orden institucional en marzo de 1962 y es recién en el año 1964, durante los gobiernos constitucionales del señor Deolindo Felipe Bittel y del doctor Diego Díaz Colodrero, que se vuelve a integrar y reinician las reuniones y se decide que por intermedio del Consejo Federal de Inversiones se soliciten fondos disponibles de la Alianza para el Progreso, para financiar el estudio de factibilidad técnico-económica para la construcción de un puente o túnel y gestionar ante el CONADE su inclusión con prioridad, entre las obras públicas a realizar.

En las postrimerías del año 1964, entre versiones de replanteo en la ubicación de la obra y el tiempo transcurrido, la Cámara de Diputados del Chaco aprueba un proyecto de resolución por el que se dirige a la legislatura de Corrientes y a los Poderes Ejecutivos, expresando "su preocupación por la demora en la concreción de los estudios" y la "necesidad de dar un plazo perentorio para su finalización." En los primeros meses de 1965, se anuncia que Vialidad Nacional, llamará a licitación internacional para el proyecto del puente entre Corrientes y Antequera, definiendo el tipo de obra y entrando la misma en su concreción definitiva.¹

4 DE MARZO DE 1967: HORA CERO

Todo gran proyecto requiere generalmente un largo período de gestación, durante el cual la idea generadora, simple, básica en sus comienzos, poco a poco se va corporizando, adquiriendo uno a uno los elementos que conformarán las características de su existencia futura. Este proceso de enriquecimiento de la idea inicial, necesariamente a cada paso se torna mas complejo, ya que debe integrar hasta los últimos detalles, todos los aspectos que hacen a su traslado a la realidad. Cumplido este primer ciclo, que también sirve para que el proyecto eche raíces en la conciencia colectiva de la comunidad, ya sea por su participación o, en un segundo estadio, por su actitud vigilante para que el mismo llegue a feliz termino, sobreviene el momento mas crucial, cuando ese largo tiempo de trabajo y preparación de vigilia y esperanza va a ser tensado al máximo: el momento que debe franquear esa divisoria que se ha ido haciendo cada vez mas tenue, entre la existencia ideal y la realidad, la vida. El hombre ha aprendido a cuantificar esa etapa final de un proceso y la denomina cuenta regresiva, que a través de los peldaños del tiempo, conduce a la hora cero. El instante en que

1. *El Territorio*. Resistencia, 11 de mayo de 1993, p.5.

nace como una nueva realidad al mundo físico, como fruto de una decisión, a menudo difícil, que supone siempre la última, irreversible elección, el gesto definitivo de quemar las naves.

La hora cero del puente llegó en la mañana del 4 de marzo de 1967, exactamente a las 9,15, cuando en la casa de gobierno del Chaco se iniciaba la reunión que resolvería el sí o el aplazamiento (el no?) de esta trascendente obra. Las palabras de apertura corrieron por cuenta del gobernador chaqueño, coronel (RE) Miguel A. Basail:

"nos hemos reunido para iniciar la etapa final de un largo camino recorrido y trabajado con cariño por nuestros antecesores y por algunos de vosotros mismos... los grandes ríos unen a los pueblos ubicados a lo largo de su curso, pero son un obstáculo importante entre las riberas opuestas. El río obstáculo en esta parte del mundo y en este último tercio del siglo XX es una aberración ... habrá dificultades, por supuesto, pero recordemos que con medios mucho más precarios, nuestro abuelos detuvieron ocho invasiones en el norte, cruzaron los andes en cuyo y conquistaron el desierto en la patagonia y en el chaco ¿tendremos nosotros menos decisión y menos confianza en nuestras fuerzas?".

Como hipótesis de trabajo, el coronel Basail propuso la tercera alternativa planteándola en los siguientes términos:

"nos largamos por nuestra cuenta o esperamos hacer una consulta a la nación, es decir vamos allá a ponernos un poco en la posición del que pide para que nos tengan unos días o meses y que al final no digan no? o adoptamos una posición arrogante y decimos: nosotros lo hacemos?".

Las respuestas fueron coincidentes:

"creo... que debemos encarar todo por nuestra cuenta desde el punto de vista de la tercera variante, es decir, iniciar la programación de la obra, que financiaran las provincias, dejando la puerta abierta para que la nación, por intermedio de vialidad nacional, nos brinde el aporte técnico, porque entiendo que es una obra de bien, tanto para la nación como para las provincias" (Brigadier Hugo Garay Sánchez, gobernador de Corrientes).

"Quiero destacar que estoy plenamente de acuerdo... no debemos descartar en ningún momento que ésta es una obra de interés nacional aunque nos competa por igual a las provincias" (Capitán Hugo Montiel, Gobernador de Misiones)

"En nombre del señor gobernador de Formosa doy también mi opinión favorable" (ingeniero Luis E. Lemeillet, Ministro de Economía en el gabinete del Coronel Sosa Laprida)."

La decisión había sido tomada por unanimidad, al cabo de tres horas y cuarenta y dos minutos de deliberaciones que precipitaron años de trabajo, de reclamos, de planteos, de estudios, de esperanzas, tanto de las comunidades como de sus gobernantes, un anhelo que

quizá surgió muy lejos en el tiempo, cuando los primeros habitantes de estas tierras se sentaron en la ribera del anchuroso Paraná, a pensar en la mejor manera de sortearlo.²

Buenos Aires, 6 de junio de 1967.

Señor Gobernador de la
Provincia del Chaco
Coronel D. MIGUEL ANGEL BASAIL
S _____ J _____ D.

SEÑOR GOBERNADOR:

Con la presente me es grato adjuntar el "ESTUDIO FINANCIERO PRELIMINAR" correspondiente al Puente sobre el Río Paraná, Corrientes - Chaco.-

Dicho estudio ha sido preparado destacando las características técnicas de la obra, como paso preliminar al Estudio Financiero propiamente dicho, por entender que en esa forma quedaba condensada toda la idea directriz que le sirvió de base.-

Espero que pronto pueda ser realidad lo que en el mismo se propone, a efectos de lograr el apoyo financiero indispensable para que la obra se desarrolle sin inconvenientes.-

Con tal motivo, me place saludar al señor Gobernador con mi consideración más distinguida.-³

ESTUDIO FINANCIERO PRELIMINAR

Correspondiente al Empréstito Especial para la construcción del PUENTE SOBRE EL RIO PARANA Corrientes-Chaco.

1ª Parte.

PROYECTO Y CARACTERISTICAS DE LA OBRA.

PUENTE SOBRE EL RIO PARANA.

Corrientes-Chaco.

El proyecto ha sido preparado por la firma francesa "Société d'Etudes et d'Equipement d'Entreprises" de acuerdo a las directivas del Ingeniero Courbon, profesional altamente especializado en estructuras de hormigón pre y postensado.

La longitud total del puente propiamente dicho, o sea la parte del mismo comprendida entre ambos márgenes del río Paraná, es de 1.666,90 metros, tal como figura en el plano ilustrativo que forma parte de este informe.

Al puente debe agregarse un viaducto de 370 metros de longitud, a construir del lado de Corrientes, con el objeto de conectar el puente con el sistema de accesos que termina en la

2. Alberto Blota. *Puente General Manuel Belgrano, por la Integración Regional*. Resistencia, Organización Publicitaria y Asociados. 1973, p. 18.

3. Ente de Intercomunicación del Nordeste. *Puente sobre el Río Paraná Corrientes-Chaco*. Nota dirigida por el Coordinador de dicho ente, Ing. Ricardo A. Pereyra Moine.

Avenida 3 de Abril.

En consecuencia, la longitud total de la estructura es de 2.036,90 metros.

Sobre el Río Paraná, el puente tiene una gran luz de 245 metros y dos secundarias de 163,70 metros cada una, a fin de asegurar la navegación de los buques de alto porte. El resto de la estructura está formada por tramos de 82,60 metros de luz.

La calzada de rodamiento tiene un ancho libre de 8,30 metros, con lo que pueden circular cómodamente dos camiones grandes en ambas manos de tránsito.

Para peatones dispondrá de dos veredones de 2,80 metros en la zona del puente suspendido, que disminuye a 1,80 metros en la parte de viaducto.

Del lado del Chaco, el puente se prolonga con un terraplén en pendiente, cuya longitud total es de 3.167 metros. Dicho terraplén incluye un puente de 272, 50 metros de luz total y 4 puentes de 99 metros de longitud cada uno.

Los puentes antes mencionados han de funcionar como aliviaderos en momentos de aguas altas, ya que el terraplén constituye en realidad un verdadero dique frente al avance de las aguas.

CARACTERISTICAS CONSTRUCTIVAS

El apoyo del puente se hará sobre pilotes de acero de 1,80 metros diámetro, hincados por vibración hasta las costas indicadas en el proyecto. La profundidad es variable, según las zonas, pero en correspondencia con los grandes pilares de la luz principal, la cota prevista es (- 37,00m) referida al (0,00m) de las aguas normales del río.

El número de pilotes depende en cada caso de las cargas que deban transmitir al subsuelo. En el puente suspendido, cada uno de los macizos de fundación descansa sobre 16 pilotes de 1,80 metros de diámetro que llegan hasta la cota ya indicada de (- 37,00m).

Toda la estructura será postesada, avanzando en voladizo a medida que se hormigonan los diversos tramos. Los planos generales y de detalle de la obra permiten apreciar debidamente las características técnicas del proyecto, que escapan a los límites correspondientes a este estudio financiero preliminar.

Sólo se ha deseado ilustrar en forma general sobre el proyecto para completar y dar unidad al estudio de pre-factibilidad financiera de la obra, así como a su análisis de explotación por pontazgo.

RESUMEN

CARACTERISTICAS DEL PUENTE

Luz total sobre el Río Paraná	1.666,90 metros.
Longitud del Viaducto de acceso	370,00 "
LONGITUD TOTAL	2.036,90 "
=====	
Ancho de la calzada	8,30 metros
Ancho de las veredas:	
a) Zona del Puente suspendido	2,80 "
b) Zona del Viaducto	1,80 "
Terraplén del lado Chaco, incluso puentes complementarios	3.167,00 "

Puentes complementarios del lado Chaco:

- a) 1 puente de luz total 272,50 metros
- b) 4 puentes de 99 metros cada uno luz total 396,00 "

2ª Parte.

ESTUDIO FINANCIERO PRELIMINAR.

Correspondiente al Empréstito Especial par la construcción del PUENTE SOBRE EL RIO PARANA - Corrientes - Chaco

1º- COSTO TOTAL DE LA OBRA

El estudio se basa en la presunción de que la masa total de maniobra ha de ser del orden de los 15 millones de dólares, monto máximo total que debe estar autorizado para emitir por series, de acuerdo a las necesidades de la obra.

Se ha adoptado la suma de 15 millones de dólares teniendo presente que, si bien el anteproyecto de máxima fija un valor de 12 millones de dólares como costo estimado, es prudente tomar un margen de seguridad por posibles ampliaciones de obra, evitando en esa forma requerir una nueva autorización si tal evento se produce.

Como es posible ver en el cuadro financiero que forma parte de este estudio financiero preliminar, las emisiones se han de ir materializando a medida que la obra avance, y de acuerdo a un plan previo de inversiones que oportunamente se preparará.

2º- PLAZO DE AMORTIZACION

Se han preparado cuatro estudios financieros basados en plazos de amortización de 10, 15, 20 y 25 años, estimándose innecesario hacer previsiones para plazos mayores, (podría preverse un plazo de 33 años), por cuanto es conveniente y prudente suponer que el puente puede ser complementado en un futuro no muy lejano por otro que se ubique en su proximidad, lo cual habría de incidir desfavorablemente en la ecuación financiera de la reinversión.

Como es dable observar en las planillas preparadas al efecto, los tres primeros años son de inversión pura, razón por la cual debe preverse el monto de los intereses necesarios para pagar el servicio de la deuda que progresivamente se irá incrementando con el avance de la obra.

Ese monto de intereses deberá provenir de fuentes ajenas al actual cobro por barcaje, ya que el servicio de balsas depende de la Flota Fluvial Argentina y la recaudación correspondiente es de su exclusiva propiedad.

Durante los primeros años de explotación del puente no se ha previsto amortización, a fin de tomar un margen de seguridad, que estimo prudente para cubrir probables demoras en la terminación de las obras y en la puesta en marcha del servicio, así como para no recargar excesivamente el importe de los montos a cubrir en el primer periodo.

Cuando empiece a circular el tránsito por el puente, habrá llegado el momento de empezar con las amortizaciones. Ese es el criterio que ha adoptado, empezando por importes pequeños que se incrementan con los años.

Del estudio que se ha preparado surge como conveniente adoptar un plazo de 20 años para la amortización de la obra, por las siguientes razones:

- a) Se considera razonable suponer que durante 20 años no se ha de contar con otro puente próximo al que se proyecta construir.
- b) Si se acorta el plazo de amortización y teniendo en cuenta que el esquema financiero es independiente del flujo de tránsito, puede ocurrir que sea necesario incrementar excesivamente el precio del pontazgo, con su lógica y directa incidencia sobre el precio de las mercaderías que se transporte.
- c) Mantener bajos los precios es uno de los objetivos del plan económico de la Revolución Argentina. Debe tratar de anularse, en la ecuación formativa del precio, toda sobreelevación de alguno de los elementos del mismo. Por ello es que no se considera conveniente sobreelevar demasiado el costo del pontazgo, a fin de neutralizar el aumento de otros factores que de ninguna manera podrán ser disminuidos, tales como mano de obra, impuestos, etc.
- d) Como se desconoce el gradiente de incremento del tránsito, aún cuando es dable suponer que será importante, se ha adoptado el régimen de variación lineal que ilustra el diagrama adjunto, por considerar que, aún cuando es previsible un aumento del tráfico, sobre todo de camiones, es prudente mantenerse dentro de los límites inferiores para evitar dificultades ulteriores en lo que al servicio de la deuda se refiere.
- e) Aún cuando del estudio de factibilidad que se está realizando actualmente puedan surgir datos más optimistas, considero prudente mantener los que propicio, ya que si en la práctica son superados, ello ha de servir para rebajar el precio del pontazgo, con lo que se logrará abaratar el precio de las mercancías transportadas y se incrementará el llamado de los dodados hacia el puente, alentados por el bajo costo del pasaje.

Por las razones expuestas en los puntos a), b), c), d) y e), es que propicio mantener el plazo de amortización del empréstito en 20 años.

Los saldos a cubrir los años 1983/84/85 y 1987/88/89/90 quedan ampliamente cubiertos con las reservas emergentes de los saldos positivos de los años 1975/76/77/78/79/80/81/82, que superan las erogaciones futuras (u\$s. 680.000 contra u\$s. 596.000 de los años anteriores).

3º- TIPO DE INTERES

El tipo de interés ha sido fijado en 7% anual, por considerar que es una retribución suficientemente remuneradora para una inversión que ha de tener asegurada una serie de garantías sumamente atractivas para el capital que se invierte en la compra de los títulos de ese Empréstito.

4º- CARACTERISTICAS DEL EMRPESTITO

Se considera necesario, para asegurar una rápida colocación de los títulos, que cumplan las siguientes condiciones:

- a) El Empréstito debe ser emitido por una suma equivalente a 15 millones de dólares.
- b) Los rescates deberán ser sucesivos y empezar a materializarse el año 1977 de acuerdo a la planilla analítica correspondiente al plan de 20 años adoptado en este estudio. El porcentaje de amortización irá aumentando gradualmente con los años, según allí se consigna.

- c) Los títulos deberán contar con suficiente garantías, que impliquen atractivo para el ahorrista interno o externo.
- d) El empréstito debe ser emitido por la Nación y el producido de la negociación de los títulos habrá de ser depositado en una cuenta especial, sobre la que se librarán las órdenes de pago correspondientes a los certificados de la obra.
- e) El rescate se realizará con el producido del pontazgo. Si este no alcanza a cubrir las cuotas emergentes del servicio de la deuda y su rescate, deberá contarse con una garantía complementaria emergente de la coparticipación de impuestos que pueda corresponder a las Provincias del Nordeste.

Con estas características, los títulos han de tener una rápida, segura y abundante colocación.

5º- TRAFICO ACTUAL POR LAS BALSAS

De acuerdo a los datos obtenidos por información de la Administración General del Transporte Fluvial, se han confeccionado las planillas que se anexan, en las que es dable apreciar, consignados mes por mes, los datos correspondientes a cantidad y recaudación de los siguientes rubros:

- a) Pasajeros.
- b) Automóviles.
- c) Camiones y Acoplados.
- d) Micros y Omnibus.
- e) Otros vehículos y servicios varios.
- f) Resumen.

Los datos están planillados para los años 1960 hasta 1965. Los que corresponden al año 1966 aún no han sido completados y sólo se dispone de la información hasta el mes de setiembre, como se consigna en la Planilla Resumen correspondiente.

6º- ESTUDIO DEL PROBLEMA EN DOLARES

El análisis de la financiación se ha hecho en dólares por considerar conveniente hacer el estudio en base a una moneda prácticamente invariable frente al problema inflacionario.

Si bien es cierto que, según ha afirmado el Señor Ministro de Economía de la Nación, la devaluación de abril/67 será la última que habrá de sufrir nuestro signo monetario, he estimado prudente utilizar el análisis en dólares con el objeto de hacerlo fácilmente interpretable por financistas extranjeros que pudieran tener interés en financiar el empréstito, en todo o en parte.

7º- SERVICIO ANUAL DE LA DEUDA

Para atender el servicio del empréstito será necesario tener en cuenta los lineamientos generales detallados en los cuatro ejemplares de la "PLANILLA DEL CALCULO DE AMORTIZACION DE LA DEUDA", que forman parte de este estudio y cuya simple lectura ha de permitir interpretar la idea directriz que le ha servido de base.

No debe olvidarse que en todo estudio de este tipo entran en juego una serie de imponderables, representados por factores de futuro imposibles de evaluar con exactitud "a priori".

Por esa razón es que, tomando como base los elementos disponibles, tales como los ingresos realmente materializados, se ha diagramado en forma lineal la extrapolación, a fin de evitar el error cuadrático que una curva de tipo parabólico puede traer aparejado. Es de suponer que los ingresos reales han de superar los previstos, pero difícilmente estarán por debajo de los mismos.

8º- INCREMENTO DE TRANSITO POR LA PRESENCIA DEL PUENTE

Es indudable que cuando el puente entre en servicio ha de producirse un incremento notable en el número de vehículos que cruzarán el río. La experiencia mundial demuestra que ello es así, razón por la que no es lógico suponer que en este caso especial ha de darse la excepción.

Ello indica que, muy probablemente, las recaudaciones superarán las previsiones de la planilla, mejorando así la ecuación financiera del problema.

9º- MONTO DE LAS TARIFAS

Es indudable que las tarifas deberán ser modificadas cuando el puente entre en servicio, ya que las actualmente vigente datan del 4 de junio de 1965 y fueron aprobadas por Resolución C.N.M.M. N° 50 de fecha 28 de mayo de 1965.

Para adecuarlas al valor actual de nuestra moneda sería necesario incrementarlas en un 50% como mínimo. Esta medida no es recomendable en el estado actual del cruce, por el tiempo que deben perder los camiones y demás usuarios esperando las balsas. Pero una vez terminado el puente, estimo necesario actualizar esas tarifas y tomar en consideración al fijar las nuevas el valor del tiempo actualmente perdido en esperas que para entonces no han de ocurrir.

Es evidente que las consideraciones que anteceden demuestran la posibilidad de que, en el futuro, mejoren las condiciones previstas.

10º- DIFERENCIA A CUBRIR

Las planillas destacan, en su última columna, las diferencias anuales que será necesario cubrir para atender al servicio integral del empréstito.

Los números rojos indican saldos negativos, vale decir que habrá que buscar los recursos indispensables para cancelarlos. Los números negros indican saldos positivos, que solo se producen en los análisis a 15, 20 y 25 años.

Oportunamente, cuando se entre al fondo del problema y se determine qué tipo de Empréstito ha de lanzarse, será posible establecer adecuadamente el origen que deberán tener los fondos destinados a cubrir los saldos negativos.

11º- CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA PRESENCIA DEL PUENTE

No es necesario entrar en mayores consideraciones sobre este tema, porque casi todo está ya dicho. Pero sí debe recalcar el hecho de que, cuando el puente entre en

funcionamiento, ha de producirse una suerte de simbiosis entre las dos ciudades que vinculará, Corrientes y Resistencia, al punto tal de que, paulatinamente, una irá penetrando en la otra, en forma insensible pero continua.

El puente actuará como vaso comunicante y con el tiempo será dable apreciar cómo se desarrollan industrias y actividades de todo tipo a ambas márgenes del río, formando un conjunto armónico y complementario.

Quizás conserven ambas ciudades sus características actuales en lo profundo, pero es indudable que cada una de ellas irá tomando de la otra lo que le hace falta para ponerse al diapason de un pueblo nuevo, que ha de abrirse camino en los próximos años para desarrollar el país como corresponde.

Sobran ejemplos en Europa para demostrar que es razonable esperar lo que antes se ha expresado. Y es seguro que así ha de ocurrir, en forma mucho más espectacular de lo que imaginamos.

14º- CONSIDERACIONES FINALES

El análisis que antecede demuestra en forma clara la factibilidad financiera de la obra, ya que aún cuando deba trabajarse con parámetros imprecisos, los lineamientos generales permiten apreciar con suficiente claridad que el desenvolvimiento de las obligaciones emergentes del Empréstito ha de ser normal y de seguro cumplimiento.

En la práctica será necesario hacer algunos ajustes, pero ello no ha de implicar impedimentos insalvables ni variaciones fundamentales respecto de las previsiones adoptadas.⁴

CONSTRUCCION DEL PUENTE GENERAL MANUEL BELGRANO

En los primeros meses de 1968 la Dirección Nacional de Vialidad licitó una de las más importantes obras, no sólo de la Argentina, sino del mundo.

Esta obra tomó el nombre de:

"Conexión terrestre entre las provincias de Chaco y Corrientes, puente sobre el río Paraná y acceso a las rutas 11 y 12".

Entre las empresas que tomaron parte en la licitación, el trabajo fue encomendado a un Consorcio formado por tres empresas italianas y una argentina, es decir:

- Impresit-Sideco de Buenos Aires.
- Società Per Azioni Ferrocemento de Roma.
- Empresa Umberto Girola de Milán.
- Impresit-Imprese Italiane all'Estero de Milán.

Los trabajos contratados tienen por objeto la construcción del puente sobre el río Paraná, obras de acceso y viaductos, que servirán de conexión terrestre entre las provincias de Chaco y Corrientes.

Dicha conexión se efectuará a través del río Paraná, frente a la ciudad de Corrientes, vinculando las rutas 11 y 12, en jurisdicción respectivamente, de las provincias de Chaco y

4. Ente de Intercomunicación del Nordeste. Estudio Financiero Preliminar correspondiente al puente sobre el Río Paraná, Corrientes-Chaco. Bs. As. 1º de junio de 1967.

Corrientes y las ciudades capitales de las mismas (Resistencia y Corrientes).

La obra puede dividirse en cuatro sectores:

- I- Obras de acceso lado Chaco.
- II- Obras de acceso lado Corrientes.
- III- Obras accesorias.
- IV- Puente sobre el río Paraná.⁵

ACTO INAUGURAL

En un marco verdaderamente imponente y con la presencia del presidente de la Nación, teniente general Alejandro Agustín Lanusse, los ministros del Poder Ejecutivo Nacional, doctor Arturo Mor Roig, del Interior, de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Pedro Gordillo, de Agricultura y Ganadería, ingeniero Ernesto Lanusse, de Justicia, doctor Gervasio Colombes, del secretario de Prensa y Difusión, señor Edgardo Sajón y otros altos funcionarios nacionales; de los gobernadores del Chaco, coronel Roberto Oscar Mazza, de Corrientes, general de brigada Roberto Carlos Tiscornia, de Entre Ríos, brigadier Ricardo Fabre, de Misiones, brigadier Angel Rossi, de La Rioja, comodoro Juan Carlos Luchessi, de Salta mayor Ricardo Jacobo Spangenberg, de Jujuy, ingeniero Manuel Pérez; del jefe del II Cuerpo de Ejército general de división, Elvio Anaya, del embajador de Italia De Rege Thesauro y otros altos jefes de esa unidad, del general de brigada, Francisco Rosas Méndez, jefe de la 7ª brigada, ministros de los gobiernos de Chaco y Corrientes, altos funcionarios de ambos estados ribereños; el Arzobispo de Corrientes monseñor Jorge Manuel López, el Obispo de Resistencia monseñor José A. Marozzi; los gobernadores electos de Chaco y Corrientes, escribano Deolindo Felipe Bittel y señor Julio Romero, respectivamente. Representantes de las fuerzas vivas de ambas provincias, miembros de la justicia de ambos estados; autoridades, civiles, militares y eclesiásticas y una enorme cantidad de público (que no tuvo acceso al puente hasta luego de realizado el acto oficial) se efectuó la importante ceremonia que tuvo por testigo al imponente e impávido Paraná.

LLEGA EL PRESIDENTE

La llegada del presidente al Aeropuerto Internacional de Resistencia se produjo exactamente a las 10,17 horas. Lo acompañaban los ministros de su gabinete nombrados más arriba. En la explanada del aeropuerto fue recibido por el mandatario chaqueño, coronel Mazza y sus pares de las provincias de Corrientes, Misiones, Entre Ríos, Salta, Jujuy, así como por altos jefes militares encabezados por el comandante del II Cuerpo de Ejército, general de división, Elvio Anaya, altos funcionarios de las provincias de Chaco y Corrientes y público en general. Efectivos de la Guarnición Militar Resistencia, al mando de su comandante, coronel Mario Virgilio Benassi, con bandera y banda le rindieron los honores de estilo. El teniente general Lanusse, acompañado del general Anaya y del coronel Mazza pasó revista a esos efectivos, emprendiendo de inmediato rumbo al puente "General Manuel Belgrano" en el automóvil oficial del gobernador chaqueño. Una larga caravana de vehículos siguió al auto en que viajaban el presidente de la Nación y el coronel Mazza, la que se desplazó desde nuestro

5. Ing. Vicente Gozzi. Conferencia sobre el puente Chaco-Corrientes, dictada en la UNNE.

aeropuerto por la ruta 11 hasta la intersección con la ruta 16 y luego por el acceso Nicolás Avellaneda hasta el puente, siendo saludado durante el recorrido por el público que observaba expectante el paso de la caravana.⁶

CONCLUSION

La inauguración del puente significará introducir un elemento profundamente modificador de la realidad socioeconómica y cultural del nordeste y fundamentalmente de las capitales enclavadas en los extremos de la obra: Resistencia y Corrientes, por eso, a las apreciaciones sectoriales que obviamente responden a una óptica dirigida a profundizar el análisis desde determinado ángulo, debe sumarse una visión general que ausculte en forma global las proyecciones que se derivarán de las obras, por eso se solicitó un juicio de valor a quien, en razón de la naturaleza de sus funciones, debe contemplar necesariamente los problemas y las soluciones desde una altura que le permita obtener un panorama de conjunto. El ministro de economía y obras públicas del Chaco, ingeniero Dante Guerrero, brinda a continuación ese análisis. Estos son sus conceptos:

La inauguración del puente carretero sobre el río Paraná no solo viene a cristalizar una de las aspiraciones regionales de mayor arraigo, sino que es otra de las grandes obras de ingeniería lanzadas a vencer definitivamente el aislamiento de la Mesopotamia, y demuestra que la vitalidad argentina se encuentra a la altura, en objetivos y en capacidad, de las mejores del mundo.

Una de las consecuencias mas inmediatas de esta obra del gobierno de las fuerzas armadas podra advertirse, a muy corto plazo, mediante una fluida integración económica zonal donde no habrá escollos para un intenso intercambio de materias primas y para echar, a la vez, mejores bases para la ansiada industrialización de las mismas en el propio ámbito regional.

Esta integración económica nutrirá sustancialmente el desarrollo del polo Resistencia-Corrientes, que está llamado a gravitar como uno de los mas importantes y con mayores posibilidades del país. Surge así, merced a este enlace sobre el río Paraná un conurbano con más de 300.000 habitantes, que demandará una integración económica de insospechadas perspectivas y redundará en beneficio de todas las manifestaciones humanas; en este aspecto debe observarse, por ejemplo, que la integración permitirá un integral aprovechamiento de los institutos universitarios de ambas orillas y se acrecentará el rol de los centros culturales existentes.

No deberá sorprendernos que en adelante, como ya ocurriera con el túnel subfluvial, el puente Chaco-Corrientes se convierta en un verdadero imán turístico de amplias posibilidades en el orden nacional e internacional, pues como todos sabemos, se registra una constante afluencia de contingentes de países vecinos en los cuales la nueva obra multiplicará la atracción natural de esta zona, estratégicamente ubicada a poca distancia de la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay.

La estructura vial de la región nordeste se enriquece en pleno corazón de la cuenca del Plata, por cuanto este enlace corresponde a dos sistemas largamente divorciados y que trascienden, por su gravitación, las fronteras nacionales.

Los esfuerzos desplegados hasta el presente en materia caminera son absolutamente coherentes con el objetivo de convertir a este puente en el eje de una fluida red de rutas hacia

6. El Territorio, N° 19 687, 11 de mayo de 1973, p. 3.

todas direcciones; en tal sentido, debe computarse también que el gobierno del Chaco ha encarado resueltamente una serie de obras para que el gran Resistencia cuente con nuevos accesos y elementos que soporten y dinamicen la gran demanda de tránsito de vehículos de todo orden que generara el puente y el flamante conurbano. La licitación ya lanzada de la prolongación de la Avenida Sarmiento hasta empalmar con el acceso "Nicolás Avellaneda", con un presupuesto de 1.150 millones de pesos Moneda Nacional, constituye el punto de partida de esas realizaciones que deberán motorizarse en adelante con el más sano espíritu de continuidad que distinguió siempre a la política vial del Chaco.

BIBLIOGRAFIA

Marcos A. Altamirano y otros. *Historia del Chaco*. Resistencia, Orione, 1987.
Alberto Blota. *Puente General Manuel Belgrano para la integración Nacional*. Resistencia, Organización Publicitaria y Asociados. 1973.
El Territorio, 1964-1974.
El Norte, 1968-1973.