

## **ANIVERSARIO DEL PUENTE GRAL BELGRANO**

### ***\*Bodas de Oro del Puente Gral. Manuel Belgrano\****

Se cumplen 50 años de la inauguración del Puente que une la Provincia del Chaco con la Provincia de Corrientes, paso fundamental para la conexión e integración de la Región NEA, terminando con el aislamiento de la Mesopotamia con el resto del País.

A 50 años es sumamente necesaria y de forma URGENTE que la Integración no sea solo interprovincial, si realmente se quiere desarrollar la Región NEA y la del NOA, es decir el Norte Grande debe contar con una segunda obra, que cruce el Río Paraná, un Puente que debe ser si o si FERROVIAL, como parte fundamental de un Corredor Bioceánico en el Trópico de Capricornio, pues si la obra es solo vial serviría tan solo para aliviar la intensa carga del cincuentenario Puente y como unión de dos capitales de provincia que piden otra cosa y es DESARROLLO.

Se han puesto muchas excusas para que un segundo puente no sea dual, como ser: el galibo de navegación debe ser igual al del Puente Zarate-Brazo Largo (50 metros) por ser lo que se pide para navegación de barcos de ultramar, algo sumamente absurdo y sin sentido en esta zona es imposible ese tipo de navegación, recordemos que el galibo del Puente Gral. Belgrano es de 35 metros, otra excusa es las trochas diferentes de circulación de los trenes de Cargas, el Belgrano (métrica) en el Chaco y el Urquiza (estándar) en Corrientes, tema que se soluciona de diversas formas, como ser un puente con trocha mixta, un centros de transferencias de cargas, etc., la otra excusa es que el ferrocarril solo beneficiara a Brasil para transportar su carga, esa carga en el tren permitirá autofinanciar la redes ferroviarias al pagar un peaje y el otro tema es la financiación de la parte ferroviaria en el segundo puente, la que puede ser financiada por el FOCEM (Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur), cuya característica fundamental es que los recursos son entregados con carácter no reembolsables (donación) para financiar hasta el 85% , algo que no se debe desaprovechar

Por otro lado, son irrefutables las ventajas comparativas del Transporte Ferroviario en media y larga distancia por sobre el carretero. Lo ideal para que exista un equilibrio en los transportes de bienes es la inter modalidad, puesto

que el transporte por ferrocarril, el fluvial y el marítimo son mucho menos contaminantes, si bien el transporte por rutas terrestres y autovías nos posibilita la realización de un servicio puerta a puerta y con ello se logra la intermodalidad.

Al incorporar la componente ferroviaria en el tan necesario segundo Puente Chaco- Corrientes, no solo se está reduciendo los costos de los fletes, sino que se podrá evitar los accidentes fatales en los siniestros viales, la congestión y saturado del tránsito con filas interminables, lo que lleva a la tan grave contaminación ambiental y en la Argentina al no existir un riguroso control en las cargas transportadas, que por lo general en su mayoría exceden el límite permitido, conllevando a su rápido deterioro, con un buen uso de las carreteras su vida útil sin mantenimiento es de unos 10 años el de una red ferroviaria es de 30 años.

Para una verdadera INTEGRACIÓN regional del MERCOSUR es fundamental que cuente con un Corredor Bioceánico bi-modal es decir vial y ferroviario en todo su recorrido, por los argumentos antes descriptos, no solo es cuidar nuestras carreteras cuyas inversiones son muy onerosas, también es preservar y poder disfrutar los paisajes al recorrerlos, la seguridad en rutas al reducir los accidentes, disminuir el consumo de combustibles y con ello bajar la contaminación ambiental.

Un ejemplo a imitar es Suiza que logro tener un corredor internacional dual. Lo logró planificando adecuadamente, mediante estaciones de transferencia en puntos fronterizos, donde los camiones italianos, franceses o alemanes se suben (con sus tripulaciones incluidas) a los trenes de los Ferrocarriles Federales, para así cruzar su territorio. De ese modo se economiza combustible y se evitan daños. Suiza gana dinero en el cobro del flete ferroviario. Argentina y todo el MERCOSUR también pueden ganar al implementarlo.

Es por ello que se impone urgente confeccionar un Manifiesto para la concreción y efectiva realización de un Segundo Puente que sea FERROVIAL.

***\*Ing. José Sesma\****

**<https://www.facebook.com/IngenieroSESMA>**