

## SESIONES DE PRORROGA

2004

# ORDEN DEL DIA N° 1942

### COMISIONES DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS Y DEL MERCOSUR

Impreso el día 20 de diciembre de 2004

Término del artículo 113: 30 de diciembre de 2004

SUMARIO: **Puerto** sobre las márgenes del río Paraná, provincia de Corrientes. Construcción. **Macchi y otros.** (1.964-D.-2004.)

#### Dictamen de las comisiones

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y del Mercosur han considerado el proyecto de declaración del señor diputado Macchi y otros señores diputados por el que se solicita al Poder Ejecutivo que arbitre las medidas conducentes para la construcción de un puerto sobre las márgenes del río Paraná en la provincia de Corrientes, promoviendo la integración física con el Mercosur; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su aprobación.

Sala de las comisiones, 7 de diciembre de 2004.

*Eduardo De Bernardi. – Leopoldo Moreau.  
– Gustavo Di Benedetto. – Elda Agüero.  
– Rosana Bertone. – Encarnación Lozano. – Miguel A. Baigorria. – Nélide B. Morales. – Juan C. L. Godoy. – Claudio Lozano. – Eduardo A. Arnold. – María Barbagelata. – Sergio Basteiro. – Mario Bejarano. – Irene M. Bösch de Sartori. – Fortunato Cambareri. – Guillermo M. Cantini. – Daniel Carbonetto. – Hugo Cettour. – Fernando Chironi. – Hernán R. Damiani. – Gustavo Ferri. – Ricardo J. Jano. – Roberto Lix Klett. – Eduardo Macaluse. – Juliana Marino. – Araceli Méndez de Ferreyra. – Stella M. Peso. – Alicia Tate. – Hugo Toledo. – Daniel Varizat.*

#### Proyecto de declaración

*La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo, por intermedio de los organismos competentes, arbitre

las medidas conducentes para la construcción de un puerto sobre las márgenes del río Paraná en la provincia de Corrientes, con el objeto de aprovechar íntegramente las condiciones excepcionales que brinda este lugar, facilitando el intercambio comercial de los productos de la zona, el desarrollo económico y social de la región y promoviendo la integración física en el Mercosur.

*Carlos G. Macchi. – Noel E. Breard. – Gustavo J. A. Canteros. – Cecilia Lugo de González Cabañas. – Tomás R. Pruyas.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y del Mercosur, al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Macchi y otros señores diputados, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

*Eduardo De Bernardi.*

#### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La cuenca del Plata en su conjunto, y la del río Paraná en particular, constituyen uno de los sistemas navegables más importantes de nuestra región y del continente americano. En efecto, esta realidad natural representa la mayor arteria de comunicación y de transporte para los países de América del Sur, siendo en la actualidad un factor decisivo para favorecer el desarrollo y la cohesión histórica, humana y económica de los pueblos.

Cabe señalar el lugar de privilegio que ocupa la provincia de Corrientes en la geografía argentina y del Mercosur; además las enormes posibilidades de

comunicación y desarrollo industrial que brindan las características de su territorio, compuesto por grandes llanuras, lo que permite contar con terrenos propicios para la producción agrícola-ganadera, arrocera, maderera, cítrica, etcétera; en este contexto excepcional, los puertos juegan un papel de suma importancia, constituyen un medio para dotar –al menor costo– de todos los insumos necesarios para mejorar el mercado regional existente y emergente y el desarrollo de los polos económicos competitivos, estudiándolos dentro del marco de una dinámica de integración puerto-ciudad.

Con casi un millón de habitantes, Corrientes ha comenzado a sentar en los últimos años las bases para consolidar un escenario atractivo y propicio para la radicación de industrias, a las que hay que dotar de la infraestructura necesaria de manera tal que su producción cuente con una vía adecuada para su salida al mercado y centros de distribución.

Es importante destacar que del total de las importaciones y exportaciones del país, el 80 % son recibidas y expedidas por vía fluvio-marítima a través de los puertos de Buenos Aires, Zárate, Campana, Rosario, Barranqueras, Concepción del Uruguay, etcétera, hecho que los convierte en puntos neurálgicos del transporte de mercaderías.

El puerto de Corrientes se caracteriza por ser comercial, de uso público, administrado por el gobierno de la provincia a través de la Dirección Provincial de Puertos; las instalaciones comprenden un muelle marginal de 320 metros de largo y un atracadero adicional de 40 metros, que se hallan prácticamente inactivos por carecer de la infraestructura necesaria que exigen las operaciones actuales; por ejemplo, el mismo no es apto para la carga o descarga de granos, a lo cual se suman las dificultades operativas dadas fundamentalmente por su ubicación en pleno centro de la ciudad y por no contar con vías de acceso óptimas para camiones de gran porte.

Además, si consideramos que el Paraná es un río de llanura lento y que cambia su cauce, esta característica de lecho móvil, muy susceptible al curso de las crecientes e inundaciones, se traduce en cambios manifiestos de la posición del canal de navegación y en el calado de los pasos críticos. Recibe sedimentos especialmente del río Bermejo; en este proceso algunas zonas se terminan tapando; simultáneamente, el río fluye generando un proceso de autdragado, no siendo necesario dragar en esos lugares. Por esta razón, el tramo que va desde Asunción (Paraguay) hasta Santa Fe (Argentina) es uno de los más beneficiados, ya que en la mayor parte es navegable durante todo el año. En el tramo Corrientes-Posadas existían rápidos (en Apipé) que desaparecieron con la puesta en marcha de la esclusa de navegación de Yacyretá, lo que permite navegar sin problemas de calado hasta los puertos misioneros. El tramo comprendido desde el último

puerto de Santa Fe hasta la ciudad correntina de Ituzaingó, la navegación se dificulta por falta de dragado y balizamiento en el canal de navegación troncal, lo que hace necesario tener que dividir los trenes de barcazas, ocasionando demoras y mayores costos de flete.

Es decir, ante la insuficiencia del puerto de Corrientes para satisfacer la demanda real existente en virtud de la incipiente reactivación económica de la zona, especialmente de la producción agrícola-ganadera, es dable pensar la necesidad de la construcción de un puerto dotado de la infraestructura adecuada a los procesos operatorios modernos, la adopción de tecnología de transporte, condiciones de operatoria hidrológicas con dragado permanente y balizamiento que faciliten la navegación de día y de noche, la inserción al corredor bioceánico con conexiones con rutas, comunicaciones y obras públicas.

Ahora bien, se podría pensar como opción la presencia operativa actual del puerto de Barranqueras, que aunque cuente con algunas bondades como el acceso carretero y aéreo cercano, tiene una gran limitación con relación a su calado respecto de otros puertos ubicados en la misma zona como, por ejemplo, el de Bella Vista, que naturalmente posee un calado de 30 pies y que admite fondear hasta cinco buques en condiciones normales.

El establecimiento de un puerto en las márgenes del río Paraná en la provincia de Corrientes resulta, entonces, un eslabón fundamental y el camino lógico a recorrer para obtener grandes beneficios no sólo para la zona sino para el país; entre ellos se pueden mencionar como los más importantes el abaratamiento de los fletes fluvio-marítimos, aumento de las condiciones de seguridad de la navegación, circunstancias que repercuten positiva y directamente en el incremento de las exportaciones de la producción nacional, beneficiando a su vez a los productores, quienes dejarán de soportar gastos innecesarios de la cadena de logística y consecuentemente beneficiando a familias que en forma directa o indirecta dependen de la actividad portuaria.

En conclusión, esta obra favorecerá y permitirá que la vía fluvial y de comunicación que constituye el río Paraná en el tramo que recorre la provincia de Corrientes cuente con una moderna infraestructura adecuada, cobre el verdadero protagonismo que por todo lo expuesto resulta pensar, y por consiguiente conlleve el tan esperado desarrollo que tanto necesitan la alicaída economía y los habitantes de esta provincia que, paradójicamente, bañada, rodeada y surcada por el río, pueda nunca más vivir a espaldas del río.

*Carlos G. Macchi. – Noel E. Breard. –  
Gustavo J. A. Canteros. – Cecilia Lugo  
de González Cabañas. – Tomás R.  
Pruyas.*