

## **VISTAS DEL PROYECTO DE INTERCONEXIÓN VIAL ENTRE LAS PROVINCIAS DE SANTA FE Y CORRIENTES**



**CONSEJO FEDERAL DE  
INVERSIONES**

**Huerta & Asoc.**

## **El nuevo Cruce del Paraná Reconquista- Goya consolidará el desarrollo del Norte de Santa Fe**

La región comprendida por el Norte de Santa Fe, Este de Santiago del Estero, sur-oeste de Chaco, sur-oeste de Corrientes y Nor-oeste de Entre Ríos, producen más de 5,5 millones de toneladas de granos y oleaginosas, movilizan 3.500 millones de pesos anuales y recaudan para el fisco 750 millones anuales.

Las 500.000 personas que habitan esas tierras movilizan una incipiente industria que se ha consolidado a partir de los aceites vegetales de soja, girasol y algodón, complementadas con la metalmecánica y química que sirven a dos puntas; aportando al campo agroquímicos, fertilizantes y maquinaria para laboreo y a la agroindustria los elementos para el procesamiento de aceites vegetales y subproductos, quedando relegado el algodón durante un tiempo por los problemas con el mercado internacional.

El movimiento agrícola, principalmente sojero, incorporó alta tecnología metalmecánica y biogenética que permitió expandir la frontera agrícola en climas y terrenos antes negados, con rindes aceptables dependiendo del precio internacional.

Así surge el polo Reconquista Avellaneda Goya, de 285.000 personas, que se ha constituido en centro de referencia de esta gran comunidad agrícola.

Se puede afirmar que a pesar y gracias al aislamiento y las dificultades de transporte, se ha generado una cadena de valor integrando, como provisión propia, los principales productos y servicios que se requieren para un desarrollo sostenido, al que se debe agregar el turismo en estos parajes de fuerte actividad de pesca deportiva.

Los altos rindes han desplazado el centro de gravedad de la producción ganadera generando una lucrativa actividad en esta región, que comienza en Corrientes con la cría y continúa en el norte de Santa Fe con la invernada y finaliza con la faena para consumo y exportación, a través de una red de frigoríficos bien dotados y el aprovechamiento de los cueros exportados a Europa para los vehículos de lujo.

El desarrollo que iniciaron los agricultores del norte de Santa Fe se ha extendido a Santiago del Estero y Chaco, como lo atestiguan los resientes relevamientos de propietarios de las 123.000 ha santiagueñas en poder de los colonos Santafesinos residentes en este eje con centro en Reconquista.

Sin embargo este ímpetu no se ha podido expandir a la otra orilla por las dificultades que presenta la gran barrera del Paraná con sus 535 km sin paso alguno y difíciles de conectar por balsa, por ser terrenos bajos y anegadizos.

La vocación emprendedora de esta población, se nota en las nuevas iniciativas de incipientes exportaciones de sus elaborados a Japón y Medio Oriente, que no pueden desplegarse en plenitud en el mercado brasileño por las dificultades de transporte y la falta de un cruce del Paraná adecuado.

Los altos costos de fletes, las escasas disponibilidades de barcazas de los armadores de la flota fluvial, las dificultades de logística para acceder a los puertos de ultramar y al gran Buenos Aires a través del río, la inexistencia del transporte ferroviario y de acceso franco al mercado brasileño, hacen que se generen más de 180.000 fletes en camión a puerto o fábrica, de productos primarios y elaborados, a un costo adicional relevante, lo

que ha obligado a la industria local a ajustar costos en otros menesteres para equilibrar estas negatividades o perder mercados que potenciarían sus industrias.

Transponer el Paraná significa superar la barrera de los aglomerados urbanos como lo muestran las 21.000 encuestas de orígenes y destinos y los complejos modelos de transporte realizados por nuestra empresa.

Para el caso Santa Fe - Paraná, al lento circular por los 50 km de aglomerado urbano hay que sumarle las circunstanciales restricciones de circulación en épocas de aguas altas por los peligros de descalce del túnel, o los conflictos sociales que entorpecen la circulación, especialmente del transporte de cargas, que deben circular por una vía en donde el 60% de los 8.400 vehículos diarios es tránsito local.

El otro cruce implica la circulación por la mega urbe Resistencia- Corrientes, con un desarrollo de 40 km y un tránsito medio diario congestionado de 14.500 vehículos, de los cuales el 80 % es tránsito local, con vehículos de llanura que deben circular por un puente con pendientes apreciables para las que los camiones de reparto no están preparados, lo que habla por sí sólo de los riesgos y demoras que implica, cuando no hay corte de ruta por grupos de descontentos con alguno de los gobiernos locales (práctica muy anterior a la moda de los piqueteros).

En este contexto se habla del Corredor Dorado, Del Mercosur que implicará el transporte de cargas internacionales que permita posicionarse francamente en los grandes mercados allende los mares y en este contexto se ha desarrollado una propuesta de nuevo cruce al Norte de Reconquista y Goya que está suficientemente alejado de los actuales centros urbanos y casi en línea recta con el cruce internacional de Paso de los Libres - Uruguayana, de forma que sin prolongar casi el recorrido se puede aprovechar el cruce, evitando los complicados itinerarios de Resistencia -Corrientes y Santa Fe-Paraná, ahorrando riesgos y tiempo de viaje lo que redundará en un ahorro efectivo de los costos generalizados de transporte.

El cruce Reconquista- Goya resultó una obra de 40 km, tiene la documentación lista para licitar y está conformada por un terraplén con 16 puentes de 7,3 km de largo total. Implicará un movimiento de 15 millones de m<sup>3</sup> de suelos, 135.000 m<sup>3</sup> de hormigón, 16.000 toneladas de acero y 50.000 toneladas de cemento.

El costo estimado de la obra es de aproximadamente 200 millones de dólares, se puede ejecutar en 5 años y tiene una rentabilidad social del 25%.

Esta región muestra fuertes contrastes, las tierras correntinas poco explotadas e históricamente aisladas del resto del país y la experiencia de los agricultores santafesinos a la espera de poder desarrollarse en lo que saben hacer y por lo que siempre se han arriesgado; cultivar la tierra. Que significó triplicar la producción en estos últimos 10 años con disparidad de precios internacionales y consolidar un incipiente polo de industrias y servicios: el de Reconquista -Goya que abreva en una pujante cultura del trabajo y el esfuerzo mancomunado y espera que parte de los recursos que hoy aporta al fisco se reinviertan en el nuevo puente como ya lo han prometido los gobernadores de Santa Fe y Corrientes en el Acta acuerdo del 5 de agosto pasado en Las Gamas.

El nuevo cruce se constituirá en alternativa de paso del Paraná para el Corredor Bioceánico del Mercosur hacia el mercado brasileño desde Santiago del Estero,



sociedad de estudios técnicos y económicos s.r.l.

Tucumán, Catamarca y San Juan y traspasando la Cordillera la salida a Chile y el Pacífico.

La rentabilidad social de esta obra justifica que sea prioritaria para el gobierno nacional en sus políticas de obras públicas, integra a Corrientes largamente olvidada y potencia al Norte de la Región Centro y el NOA al conectarlas a Brasil de forma más directa.

Ing. Pedro Huerta Soaje

*HUERTA & Asociados*  
*SETEC SRL*

# Barrera geográfica y Nuevo Cruce

