

Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 12 - Número 14 - Enero de 2019 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial

An economic approach to the connection projects of Paraná with Santa Fe before the subfluvial tunnel

Maximiliano Camarda*

CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas).

InES (Instituto de Estudios Sociales). UNER (Universidad Nacional de Entre Ríos).

Correo electrónico: maximilianocamarda@hotmail.com

* CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). InES (Instituto de Estudios Sociales). UNER (Universidad Nacional de Entre Ríos). maximilianocamarda@hotmail.com



Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial

An economic approach to the connection projects of Paraná with Santa Fe before the sub fluvial tunnel

Maximiliano Camarda♦

Recibido: 8 de mayo de 2018

Aceptado: 27 de septiembre de 2018

Resumen

Desde principios del siglo XX se presentaron diversos proyectos de creación de túneles o puentes que conecten a Entre Ríos con el resto de la Argentina. La creación del túnel subfluvial en 1969 puso fin a las especulaciones y se concretó el primer paso terrestre que conecto Paraná con Santa Fe. La pregunta que guía este trabajo ¿Por qué se realizó a fines de la década de 1960 cuando ya estaba en agenda desde 50 años atrás? La respuesta la intentamos desarrollar en relación al tráfico vehicular. Para ello en primer lugar, se realizará un contexto demográfico y económico de la provincia de Entre Ríos y luego se analizarán brevemente los proyectos y los contextos de producción. La hipótesis de trabajo es que los pedidos de realización de túnel o puente se llevaron a cabo en contextos de saturación de los servicios que estaban en ejecución y se requería su ampliación. Esto se realizó hasta que la imposibilidad de poder ampliar los servicios establecidos y la renta que dejaba el transporte hizo rentable la realización de una obra de infraestructura de gran envergadura.

Palabras clave: infraestructura - transporte - Entre Ríos - túnel subfluvial

Abstract

Since the beginning of the 20th century, several projects for the creation of tunnels or bridges that connect Entre Ríos with the rest of Argentina have been presented. The creation of the subfluvial tunnel in 1969 put an end to the speculation and the first terrestrial step that connected Paraná with Santa Fe was made. The question that guides this work is why it was carried out at the end of the 1960s when it had already been on the agenda 50 years before. We try to develop the answer in relation to vehicular traffic. First, a demographic and economic context of the Entre Rios province will be provided and then the projects and production contexts will be briefly analyzed. The work hypothesis is that the requests for tunneling or bridging were made in a saturation context of the services that were being executed and their expansion was required. This was done until the impossibility of expanding the established services and the rent left by the transport made the completion of a large-scale infrastructure project profitable.

Key words: infrastructure - transport - Entre Ríos - subfluvial tunnel

♦ CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). InES (Instituto de Estudios Sociales). UNER (Universidad Nacional de Entre Ríos). maximilianocamarda@hotmail.com



Introducción

En 1911, en la Cámara de Senadores de la Nación, los senadores Láinez, Virasoro, Maciá, Carbó, Terán, Resoagli y Obejero presentaron un proyecto para la realización de una conexión ferroviaria del puerto de Ibicuy con la Provincia de Buenos Aires. En 1918, el Senador Méndez Casariego lo retomó este proyecto y logró que el 7 de marzo de ese año se iniciaran trabajos de estudio sobre la factibilidad de realizarlo. En 1926 los Senadores Melo, Etchevehere y Vidal vuelven a presentar el proyecto tras un accidente de los Ferry boats que dejó sin el servicio por varias semanas. Una década después el senado Eguiguren presentó un proyecto para la realización de un puente o túnel que una Paraná con Santa Fe. En su estadía en Paraná el 8 de octubre de 1953, el entonces presidente Juan Domingo Perón, dijo que “algún día hemos de iniciar las grandes obras que han de unir Entre Ríos con el resto de la Republica, hoy separado por anchurosos ríos. No desconocemos, ni olvidamos este problema, que es indudable. El segundo plan quinquenal, que ha de ponerse a toda marcha el 1 de enero de 1954, ha de involucrar también en sus realizaciones las obras necesarias para ir tendiendo la unión absoluta y real entre todas nuestras provincias.” [La Razón. 8-10- 1953]. El 15 de junio de 1960 se firmó el tratado interprovincial y en donde se comprometían las provincias de Entre Ríos y Santa Fe a llevar a cabo el túnel con recursos propios, en 1962 se iniciaron las obras y el 13 de diciembre de 1969 se inauguró el túnel subfluvial.

En este largo peregrinaje que duró casi 60 años desde la presentación del primer proyecto hasta la puesta en funcionamiento del túnel, se desarrolló un sistema de conexión por medio de balsas, que con el correr del tiempo y el incremento de la demanda, se fue sofisticando y ampliando. En los últimos años, los trabajos que se realizaron en torno al puente subfluvial estuvieron orientados en profundizar en las causas políticas de la concreción de este proyecto [De Marco 2016] y en el ciclo de las políticas públicas que culminó con su ejecución [Mateo y Camarda 2018]. En este breve trabajo se relacionará a los proyectos de conexión que se fueron desarrollando con la dinámica concreta que se ejecutó con el objetivo de dilucidar las causas económicas de la “demora” en la inauguración de una vinculación concreta y permanente.



Contexto provincial

Entre Ríos a fines del siglo XIX ocupaba un lugar central en el entramado económico y poblacional de la Argentina, alcanzando un tercer lugar, detrás de Buenos Aires y Santa Fe en torno a los ingresos generados en per cápita 1889; en 1937 ocupaba el séptimo lugar provincial [Rofman y Romero 1990]. Este proceso decadente, como veremos, continuó en las décadas siguientes, hasta la de 1960, en donde cambió ligeramente la tendencia.

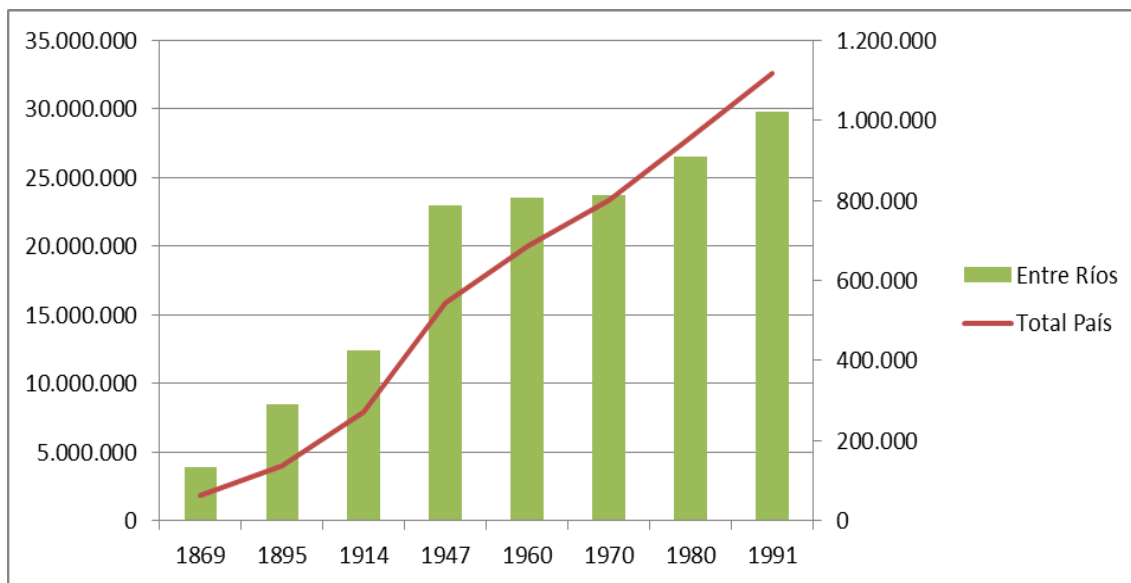
Como se ha sostenido reiteradamente, la población de la Argentina durante la primera mitad del siglo XX se multiplicó exponencialmente, mientras que la población de Entre Ríos sufrió un proceso de estancamiento. En este sentido, se puede sostener que el movimiento poblacional provincial se puede dividir en tres etapas, uno de poblamiento vertiginoso entre 1869-1947, seguido de otro en el cual hay estancamiento y/o despoblamiento entre 1947 y 1980, para retomar un crecimiento moderado entre ese año y 2010 [Mateo, Rodríguez y Camarda 2017]

Las causas de estas transformaciones están dadas, como en otras provincias argentinas, en una migración interna tras la fuerte inmigración europea de fines del siglo XIX e inicios del siglo XX. Este movimiento de población marcó durante las primeras décadas del siglo pasado la distribución territorial de la población rural-urbana, y de forma creciente, a partir de los años cuarenta la interurbana, en particular hacia el Área Metropolitana de Buenos Aires y las ciudades de Córdoba, Rosario, Mendoza, Tucumán y otras ciudades capitales de provincia. Era un proceso emergente del de industrialización por sustitución de importaciones, que redundaba en ganancias de productividad al trasladarse fuerza de trabajo de ramas de baja a alta productividad [Busso 2007]

Como sostiene Biasizo [2015], el desarrollo de la Industrialización por Sustitución de Importaciones no tuvo impacto en Entre Ríos, pero tampoco hubo una expansión en cuanto a las actividades agropecuarias.



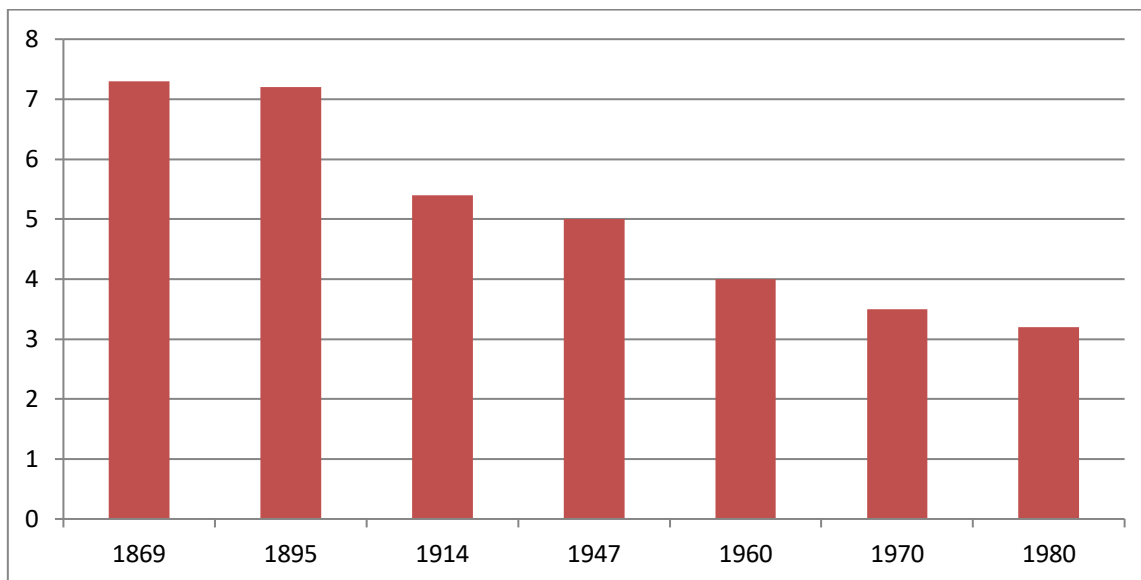
Gráfico I: población de Argentina y Entre Ríos



Fuente: Elaboración propia a partir de los censos nacionales

Este estancamiento de la población, provocado por una fuerte migración hacia las ciudades que estaban desarrollando una expansión de la industria, si bien fue común a varias de las provincias argentinas, en Entre Ríos en particular, provocó un estancamiento población que hizo perder presencia poblacional a la provincia y la llevó a ocupar un rol menos central de lo que había tenido solo unas décadas anteriores.

Gráfico II: Peso relativo de la población de Entre Ríos en el Total del País (en %)



Fuente: Elaboración propia a partir de los censos nacionales

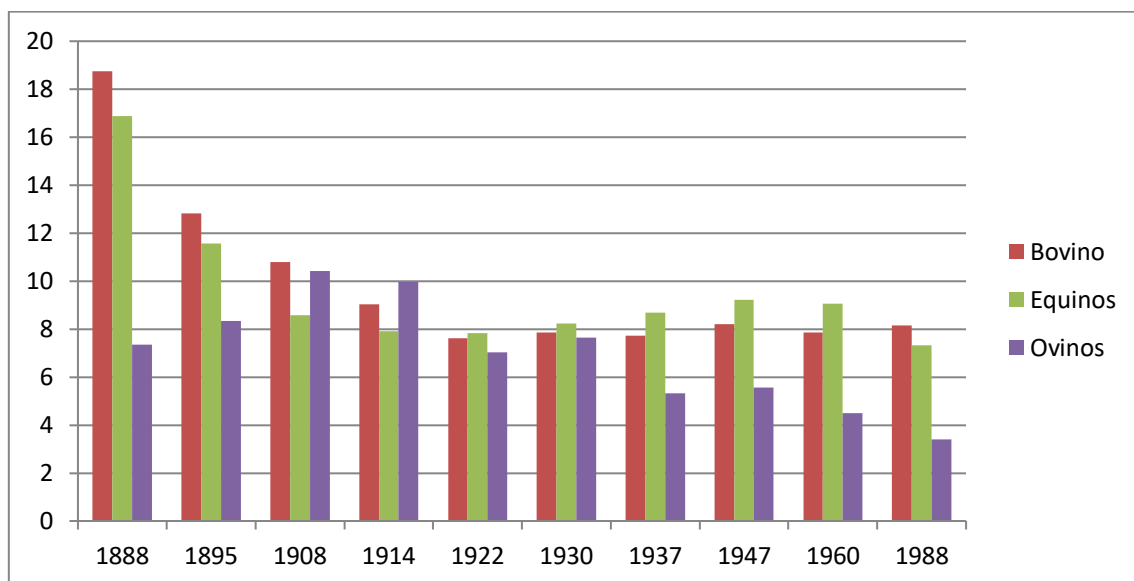
La dinámica poblacional tuvo su correlato en la producción agropecuaria, la cual mantuvo un proceso de estancamiento pronunciado durante la primera mitad del siglo XX. Con

Maximiliano Camarda "Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N° 14, enero 2019, pp. 178-195.



respecto a las distintas producciones agropecuarias, siguiendo lo observado por Rofman y Romero [1990] para la distribución del PBI en las regiones y lo desarrollado de la población, en este sentido también tiene menor influencia. El desarrollo de la ganadería, que había sido central durante el siglo XIX, en el siglo XX tuvo un estancamiento muy marcado. La ganadería vacuna paso a la mitad a mediados de la década de 1910 de la que existía en 1888 y se mantuvo hasta la década de 1990 en los mismos parámetros. Si bien, a principios del siglo XX, se puede observar un reemplazo con el ganado ovino, para la década de 1920 decaen todas las producciones ganaderas.

Gráfico III: Total de ganado bovino, equino y ovino en Entre Ríos

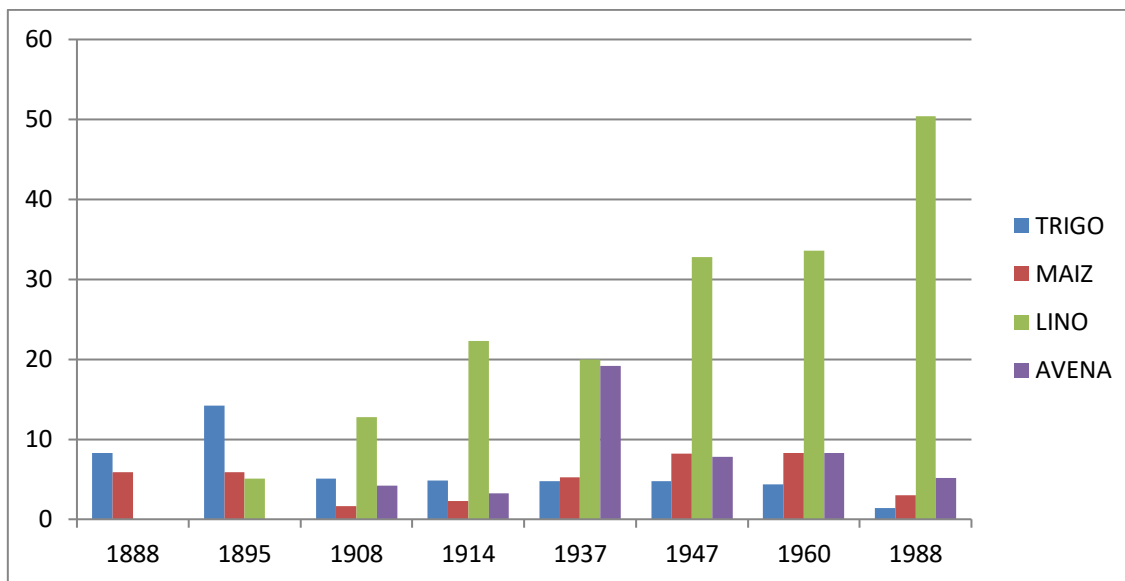


Fuente: Elaboración propia a partir de los censos agropecuarios y síntesis estadísticas de Entre Ríos

En cuanto a la producción agraria se puede sostener que, a diferencia de la ganadería que estuvo un siglo XX de estancamiento, que progresivamente se incrementaron las cantidades de hectáreas cultivadas. Como ejemplo de ello, tomamos cuatro cultivos: trigo, maíz, lino y avena y si observamos salvo el caso del trigo (que a fines del siglo XIX era uno de los pocos cultivos y por ello predominante) las otras tres producciones fueron incrementado el territorio cultivado. En particular el lino y la avena tuvieron un desarrollo sustantivo. En este sentido, quedará para futuros trabajos establecer la relación de la pérdida de población a nivel regional y el incremento de las superficies sembradas (que requieren mayor mano de obra que la ganadería) siendo probable en este sentido que gran parte de la población que migro en la década de 1940 se encontrara afincados en las ciudades y pueblos y no en el campo.



Gráfico IV: Total de hectáreas cultivadas en Entre Ríos



Fuente: Elaboración propia a partir de los censos agropecuarios y síntesis estadísticas de Entre Ríos

Pese al marcado estancamiento económico, en otros aspectos se mantuvo la tendencia del resto de la Argentina. Un ejemplo es en torno al desarrollo de los medios de transporte. La centralización en el puerto de Buenos Aires, que concentró entre el 80 y 90% del comercio de importación y la mayor parte del comercio de exportación [Ortiz 1987] y el desarrollo de otros medios, como el camión, hizo que el transporte fluvial durante el siglo XX se alejara cada vez más de la centralidad alcanzada a principios de ese siglo, en el transporte de mercancías e incluso de pasajeros.

A principios de la década de 1930, antes de la sanción de la Ley de Vialidad 11.658 del 1932, se contaba con 2.000 km de caminos, en los siguientes 15 años se había logrado elevar esa cifra por arriba de los 30.000 Km. Por lo tanto, la labor estatal había consolidado para el tránsito permanente aproximadamente un sesenta por ciento de la longitud en que se estimaba la red nacional de caminos [Ballent 2008]. Esto se produjo en gran medida por el proceso de modernización y urbanización que se había comenzado años antes y con la difusión del automotor se reforzó la demanda por el crecimiento de la red vial. El circuito petróleo - automóvil debía completarse con la construcción de caminos modernos, a través de un plan integral destinado a expandir hacia todos los rincones del territorio nacional los avances tecnológicos, propiciando la unificación regional [Ospital 2014].

Pese al desarrollo vial, la segunda guerra mundial provocó un crecimiento más lento del parque automotor, a partir de las limitaciones generadas en la producción y las

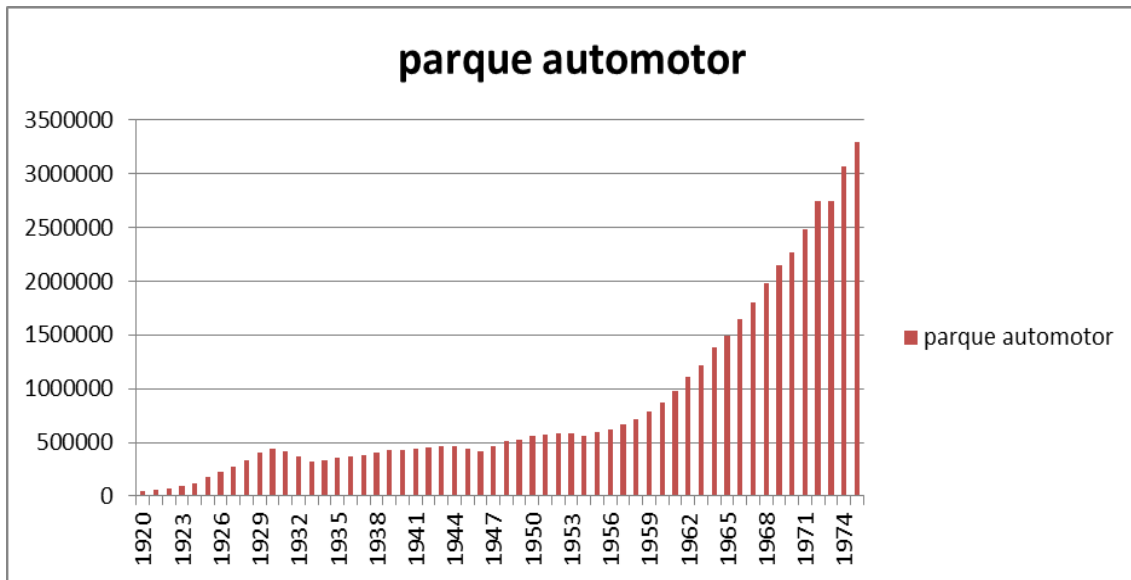
Maximiliano Camarda “Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 14, enero 2019, pp. 178-195.





exportaciones de vehículos desde los países industriales [Gomez y Tchordokian 2017]. A partir de allí el crecimiento fue constante, pasando las 500.000 unidades patentadas a principios de las décadas de 1950, 1.000.000 una década después, y a principios de la década siguiente 3.000.000 de vehículos patentados. Este crecimiento estuvo acompañado por el incremento de las rutas y caminos.

Gráfico V: Parque automotor en la Argentina

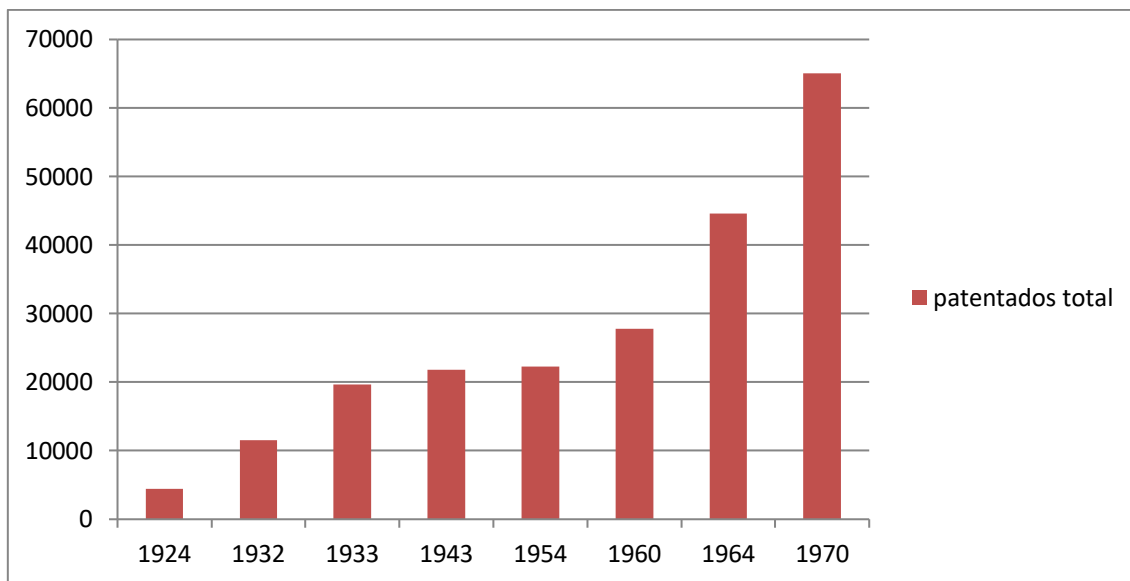


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de Entre Ríos

El patentamiento de vehículos en Entre Ríos tuvo una dinámica similar a la desarrollada en la Nación, un crecimiento en la década de 1930, un estancamiento por la segunda guerra mundial y a partir de la década de 1960 un exponencial crecimiento.



Gráfico VI: Vehículos patentados en Entre Ríos



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las Síntesis Estadísticas de Entre Ríos

En suma, encontramos que la provincia de Entre Ríos tuvo un proceso de estancamiento en el crecimiento de la población, como la producción ganadera y un crecimiento, menor a la nacional, de la producción agraria. En cuanto al crecimiento del parque automotor se observa una dinámica similar a la nacional en la provincia, ya que durante la década de 1930 hubo un incremento, el cual se estancó en la segunda guerra mundial, luego volvió a crecer en forma sostenida teniendo un despegue desde principios de la década de 1960.

Primeros proyectos de puentes y túnel

El 29 de mayo de 1908 luego de idas y venidas y de instalaciones en lugares anegadizos en temporadas de lluvias, se inauguró el primer ferry boat. Conectaba Zárate con Ibicuy y para su inauguración se encontraba el Presidente de la Nación Dr. Figueroa Alcorta, el Ministro de Obras Públicas Dr. Ezequiel Ramos Mejía, los Ministros de Hacienda, Agricultura y Guerra, el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires Ignacio Irigoyen, el Intendente de Bs. As. Manuel Güiraldes, Ministros de Inglaterra, Francia entre otras personalidades de renombre. A este primogénito ferry le incluyeron dos nuevos y recién entre 1926 y 1929 tres barcos más, estos últimos unían Ibicuy con la desembocadura del Riachuelo en Buenos Aires.

¿Cómo era el sistema? El mecanismo era el siguiente: Los barcos debían acercarse hasta quedar encastrados en un muelle de madera, se juntaban los rieles y los trenes debían

Maximiliano Camarda “Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, Nº 14, enero 2019, pp. 178-195.



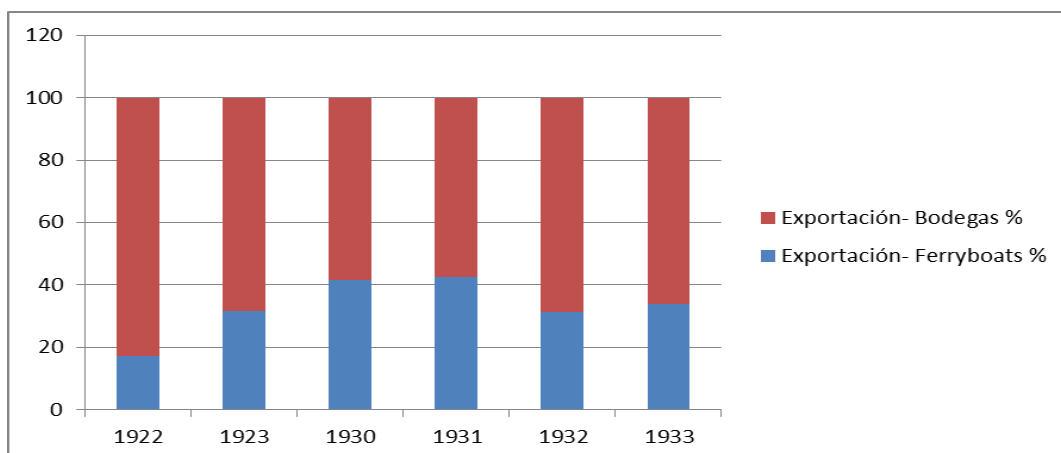


subir y bajar en ese atracadero. El puerto de Ibicuy era utilizado como centro de abastecimiento y reparación ya que contenía los servicios de mantenimiento, administración y proveeduría [Cusmai 2014]

Si bien los accidentes no eran usuales, cuando se producía uno, generaba grandes pérdidas materiales y retrasaba el desarrollo del servicio durante tiempos prolongados. El 30 de Junio de 1926, a las 9.30 de la mañana, se produjo un choque entre dos formaciones: el Carbó y el Parera, lo que produjo graves daños en la primera formación y el hundimiento de la segunda. El Carbó transportaba 24 vagones jaulas con ganado y el Parera ocho vagones también de carga. A partir del accidente durante el resto de 1926 se utilizó solo el único barco que no participo de la colisión, el Lacroze, haciendo mucho más dificultoso el transporte de personas y de carga.

Dos semanas después del accidente, los Senadores Melo, Etchevehere y Vidal presentaron en el Senado de la Nación un proyecto para la realización de un túnel en Ibicuy. Enlazó dos argumentos para dar cuenta de los beneficios de su realización, el primero giraba en torno a que sería “una obra cada vez más exigida por el progreso de las regiones que ha de vincular, pues está de manifiesto el vigor con que Corrientes, Entre Ríos y Misiones están lanzados a la agitación de su industrialismo agrario, como está de manifiesto también, la necesidad de ofrecer a Paraguay un medio de transporte rápido, seguro y orgánico, propicio a un intercambio de beneficios recíprocos” [El diario, Paraná, viernes 23 de Julio de 1926] A continuación da cuenta de la precariedad del sistema de ferry boat a partir del accidente y también de las dificultades que ese sistema producía.

Gráfico VII: Salida, en valores, por los puertos y ferry boat (1922- 1933)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los libros de Síntesis Estadística de Entre Ríos

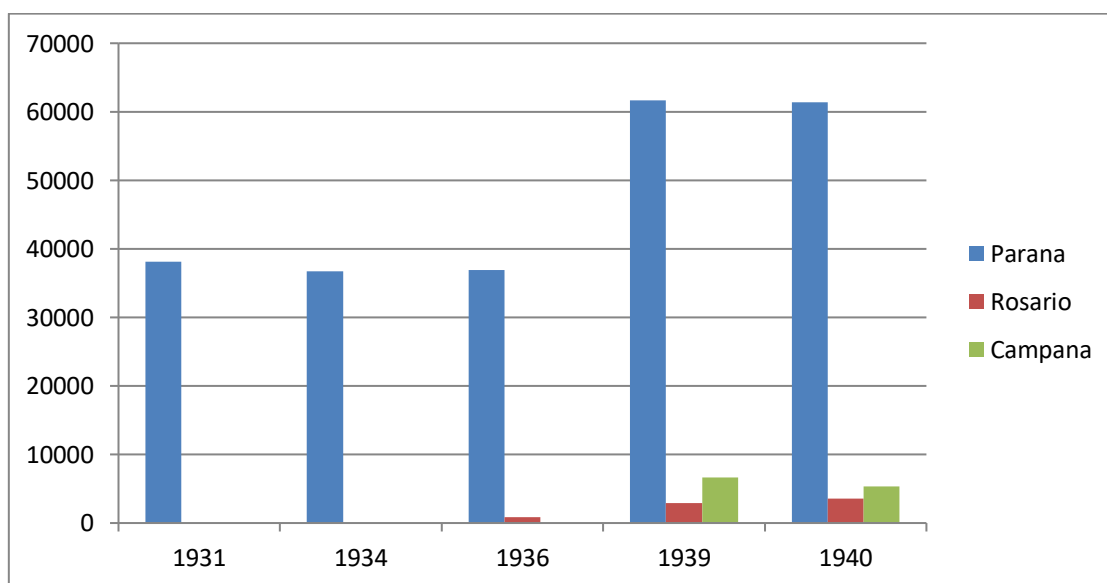


A partir de la presentación del proyecto se realizaron, por parte del Gobierno Nacional, dos medidas concretas: se incorporaron dos nuevas formaciones de barcos para el traslado de los ferrocarriles y en diciembre del mismo año se inauguró el servicio de lanchas para el traslado de pasajeros entre Paraná y Santa Fe. Finalmente, al año siguiente se anunció la construcción de balsas para el transporte de vehículos realizando el trayecto Paraná-Santa Fe, para ello se construyeron además embarcaderos para ese fin en las dos márgenes del río. Este servicio se inauguró el 27 de febrero de 1929, se realizaban dos viajes diarios y se transportaba un máximo de 400 personas y 100 vehículos por día.

Para el año 1931 se encontraban dos balsas en servicio realizando 8 viajes diarios y 3267 viajes en el año. El impacto de este servicio fue muy importante ya que se transportaron más de 15.000 automóviles, de 20.000 camiones y 210.000 pasajeros, logrando una recaudación de más de 330.000 pesos, en el cuadro siguiente se puede observar el desmenuzamiento de los datos.

Este sistema de balsas logró absorber la demanda de transporte para el cruce del río, siendo ampliado a otros, en 1935 se inauguró el servicio Victoria- Rosario y en 1937 Zarate y Constanza. El incremento durante la década de 1930 del movimiento de personas, automóviles y camiones fue en crecimiento pese al estancamiento de los primeros años producto de la crisis internacional.

Gráfico VIII: Movimiento de vehículos por las balsas durante la década de 1930. (Paraná- Santa Fe, Victoria- Rosario e Ibicuy- Campana)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los libros de Síntesis Estadística de Entre Ríos



En este contexto de expansión del servicio de las balsas fue presentado un nuevo proyecto en 1936 por el senador Atanasio Eguiguren por el que sea aprobada la realización de un túnel que comunicase Paraná con Santa Fe. Como sostiene Miguel Ángel de Marco (h) [2016] este proyecto fue el antecedente más ambicioso, completo y costoso de los que en adelante se proyectarían. El proyecto constaba de seis artículos, en donde plantea la conformación de una comisión especial para realizar los estudios, proyectos y presupuestos, la obra se ejecutaría no solo para que sea de paso de automóviles y camiones sino también asegurar la circulación de los ferrocarriles y el ejecutivo debía adelantar \$120.000 m/n para el inicio de los trabajos.

El argumento central de Eguiguren para la realización del túnel es que si bien las balsas habían logrado un desarrollo importantísimo, no era la solución definitiva. En particular, la mayor complicación la encuentra en el tiempo de demora que representa el viaje, Eguiguren en la argumentación en la Cámara de Senadores aclara:

Un ejemplo al caso: Un pasajero sale de Retiro a las 20 horas y llega a Santa Fe a las 6 del día siguiente. Para ir en la primera balsa a Paraná debe esperar hasta las 9, para llegar más o menos a las 11. Los 500 kilómetros, aproximados entre Buenos Aires y Santa Fe, le insumen 10 horas; los 27 kilómetros de Santa Fe a Paraná, fíjense señores senadores, se cubren en 5 horas, amén de los inconvenientes del transbordo y del aumento de gastos consiguientes, desembarcar y viaje de la estación al puerto, y embarque y desembarque en Paraná. De existir el túnel o el puente, saliendo de buenos Aires a las 20 horas, se podría estar en Paraná a las 6:15 del día siguiente; hoy se llega, como he dicho, por la balsa, a las 11 horas [de Marco 2016: 37].

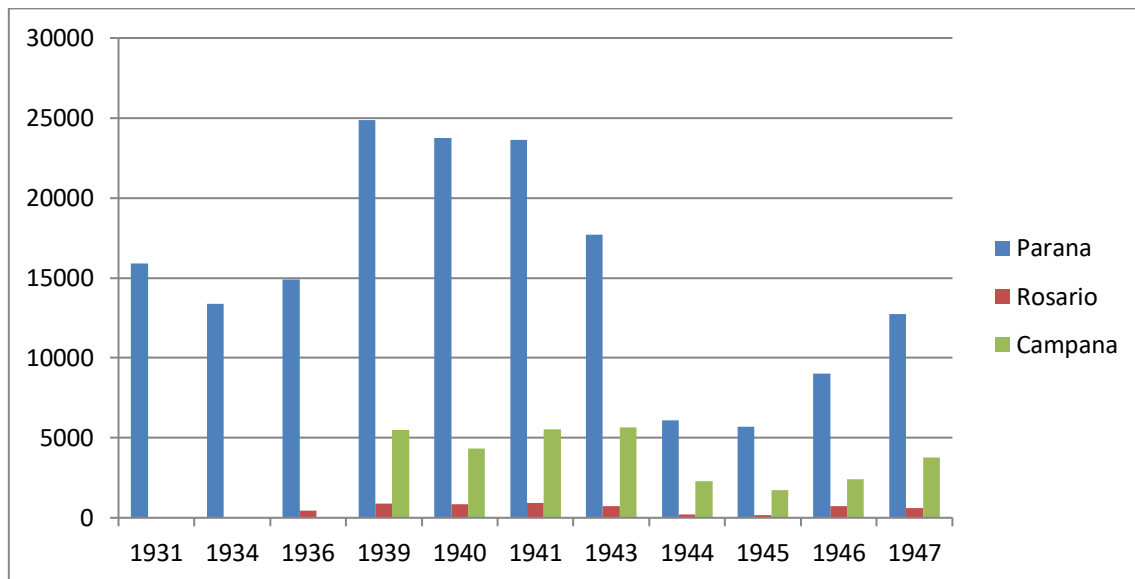
El proyecto continuó un curso lento pero nunca fue rechazado, como sostiene el mismo Aguiguren tiempo después:

Mi proyecto de puente o túnel entre Paraná y Santa Fe, nunca fue archivado, sino tratado y resuelto por el Congreso de la Nación, pruebas: 1° En la ley de presupuestos de 1939, conseguí incorporar una partida de \$120.000 para los estudios preliminares, 2° por la Ley Nacional N° 12.576 y 12.595, conseguí incorporar una partida de \$10.000.000, 3° como llegamos al año 1941 (...) Presente junto a mi compañero de banca, senador Eduardo Laurencena, una minuta de comunicación al poder ejecutivo para que haga los estudios para unir las ciudades de Paraná y Santa Fe, mediante puente o túnel [El Diario, 16/12/1969].



Como se puede apreciar, se mantuvo la creación de la obra pública presente pero no se avanzó lo suficiente como para una ejecución al corto plazo. Entre las causas de su no desarrollo encontramos como central, que la iniciativa tenga como punto fuerte el tiempo de demora de las balsas ya que, si bien era mucho más lenta, la inversión que debía realizar la nación para la creación de un túnel era muy importante. Por otro lado, el crecimiento de la dinámica durante la década de 1930 no continuó durante la década siguiente.

Gráfico IX: Movimiento de vehículos por las balsas durante la década de 1930 y 1940



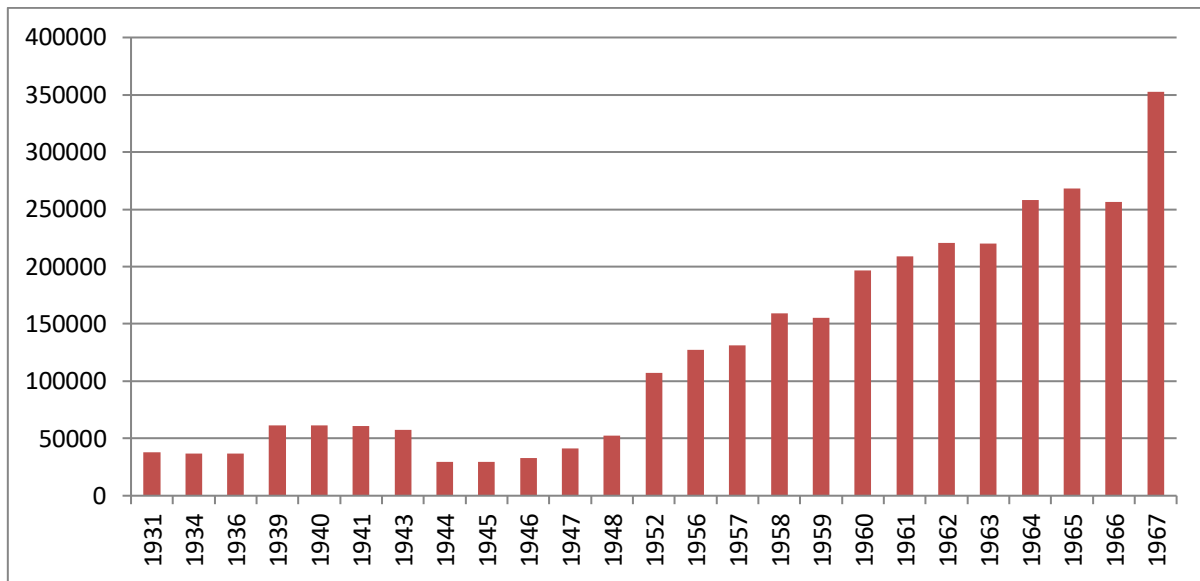
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los libros de Síntesis Estadística de Entre Ríos

A partir de la caída del tráfico por balsas, la creación del túnel volvió a la oscuridad durante un tiempo, hasta que se produjo la reactivación durante la década de 1950 siendo esto un motivo de relanzamiento de la propuesta del túnel.

En el marco del segundo plan quinquenal, se desarrolló un informe realizado por los ingenieros Carlos Laucher, Norberto Alagef y Corrado Vittori quienes en febrero de 1955 lo presentaron. El objetivo del proyecto era demostrar la factibilidad técnica- económica de la construcción y explotación de un túnel subfluvial entre las ciudades de Paraná y Santa Fe. Anclan su argumento en los capítulos XXIII y XXIV del segundo plan quinquenal en donde se expresa dentro de los objetivos: “1° Facilitar la vinculación entre núcleos poblados del país, 2° Asegurar la prestación de servicios con regularidad, 3° Propender al desarrollo y fomento de las economías regionales, 4° Abaratar el transporte, 5° Contribuir a la promoción del turismo nacional e internacional y 6° Las previsiones de la defensa nacional.”



Gráfico X: Movimiento de vehículos por las balsas en la conexión Paraná- Santa Fe



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los libros de Síntesis Estadística de Entre Ríos

Como se puede observar, se cuadruplicó el movimiento total de vehículos en las barcazas de Paraná- Santa Fe de mediados de 1940 a 1950, sin lugar a dudas esto generó un florecimiento del proyecto de construcción del túnel [Mateo y Camarda 2018].

Proyecto vinculado al Segundo Plan Quinquenal

Como ya se anticipó en la introducción, se intentó incluir en el segundo plan quinquenal la creación del túnel subfluvial. En 1954 se publicó un informe en donde se analiza el “aislamiento” de Entre Ríos con el resto del país, el proyecto de concreción, el impacto económico y el estudio técnico.

En primer lugar, el análisis plantea las dificultades históricas que sufrió Entre Ríos a causa de su aislamiento y dado que es un territorio cuya producción fundamental era agropecuaria requeriría una mayor velocidad de llegada a los destinos de esos productos que los ofrecidos por el transporte fluvial. Hace hincapié, sin ofrecer datos sobre ello, que en Entre Ríos había una producción de productos de granja (huevos, aves, frutales, etc) que no era posible transportar por su característica perecedera. En la misma línea, realiza un recorrido sobre las transformaciones en el transporte, en particular los ferry- boats y las balsas. Establece que la salida de cabezas antes de la implementación de los Ferry- boats era de 40.000 anuales y una vez puesto en funcionamiento el servicio paso a 100.000. La implementación del sistema de balsas, observa, mejoró notablemente la



comunicación, en particular el transporte de mercancías, vehículos y pasajeros, pese a ello sostiene que para la década de 1950 persiste la falta de comunicación que genera una serie de problemas económicos, sociales, políticos y militares.

¿Cómo solucionar esta problemática?

El túnel proyectado, es la única solución técnica- económica ya que la construcción de un puente exige una obra monumental para permitir la libre navegación en el Paraná. Un puente colgante para unir Paraná con Santa Fe requiere una inversión de aproximadamente 2.000 millones de pesos, seis veces superior al coste del túnel. Además, se plantearía un problema de divisas, ya que sería necesario importar unas 100.000 toneladas de aceros especiales.

Además, sostienen que para su realización sería necesaria una confluencia de capitales estatales y privados. Tomando los datos de 1952 y los anteriores, en donde se apunta la cantidad de vehículos, 107.000 y pasajeros 446.000, los ingenieros realizaron una proyección de los incrementos en la circulación de los siguientes 50 años y calcularon la tarifa en torno a ello. Estimaron que el plazo mínimo de la concesión sería de 42 años, por lo cual plantean que por las características de la obra y asegurarle al capital privado un margen de seguridad el plazo de la concesión sería ser de 50 años.

A principios de la década de 1950 se duplicó la cantidad de vehículos que circularon por las balsas, en el proyecto se plantea la necesidad de realizar un cambio estructural dado que el sistema de balsas generaba un retraso muy importante en el transporte, pese a ello no se llevó a cabo y no fue tratado. Probablemente el peronismo, producto de que aún la demanda por parte de los vehículos transportados no eran los suficientes para garantizar el éxito de una obra de la envergadura del túnel, optó por el fortalecimiento de las balsas a partir de la creación en 1949 de la "Flota Argentina de Navegación Fluvial".

Si volvemos a ver el último gráfico, se puede observar que al incremento que señalan los ingenieros a principios de la década de 1950 fue duplicada una década después y hacia fines de la década de 1960 se triplican los 100.000 vehículos que eran transportados por las balsas en el trayecto Paraná- Santa Fe.

El proyecto realizado durante el peronismo, continuó su curso tras el golpe, el anteproyecto fue publicado en 1956 en la Revista del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, al año siguiente se emitió un Decreto le que autorizaba al Ministerio de



Obras Publicas la realización del túnel. Durante el frondizismo continuó su recorrido articulando la política nacional con las de Entre Ríos y Santa Fe, en particular a partir de que el 15 de junio de 1960, en Santa Fe, firmaron los Gobernadores Sylvestre Begnis y Uranga el tratado interprovincial que dio inicio un tiempo después la ejecución de la obra. El gobierno nacional, entre tanto intentaba continuar apostando por el incremento de la circulación de balsas, mecanismo que le era favorable porque no debía desembolsar dinero para su construcción e incrementaba su ingreso fiscal a partir del cobro de los cruces de vehículos. Dado ese contexto, las provincias buscaron un mecanismo de financiación interna y fue decisivo para adoptar la opción túnel debido a que, según interpretación legal, bajo el lecho del río se extendían las jurisdicciones provinciales y cesaba la jurisdicción nacional [Mateo y Camarda 2018].

Como sostiene Berrotarán y Pereyra [2012], en este caso se puede apreciar que, si bien las ideas en torno a la creación de un túnel vienen de vieja data, el proyecto de concreción de este fue llevado a cabo durante el peronismo. Las historiadoras sostienen que: “En la década de 1930 el estado amplió el campo de sus actividades, replicando esquemas organizacionales existentes, y es en el peronismo clásico cuando los cambios institucionales condujeron a un replanteo en el plano organizativo” [Berrotarán y Pereyra 2012: 145].

Conclusión

En este trabajo se realizó una aproximación a las causas de la realización del túnel subfluvial, profundizando en los aspectos económicos que llevaron a desarrollar esta gran obra de infraestructura.

Desde principios del siglo XX se realizaron en distintos momentos presentaciones sobre la necesidad de establecer un vínculo permanente que conecte las ciudades de Santa Fe y Paraná. A nuestro entender, las presentaciones previas al proyecto del peronismo, tuvieron como objetivo el desarrollo y/o ampliar los mecanismos de conexión no permanente, ferry boats y balsas, dado que no se encontraban las condiciones económicas para realizar una obra de infraestructura de gran escala.

Las proyecciones realizadas durante el peronismo, demuestran que el crecimiento de los vínculos a partir del incremento del número de vehículos que generaban grandes colas



para la utilización de las balsas, hacían obsoleto ese mecanismo. Por ese motivo, durante el peronismo se realizó un proyecto de concreción de un túnel (se descarta la realización de un puente por su costo). En las décadas siguientes se concreta las estimaciones, con lo cual, la realización de un túnel era doblemente beneficioso, dado que permitía la conexión concreta de los territorios y, dada la masividad, financiar su coste.

En suma, la causa que esgrimimos como central para la realización del túnel, fue el desborde del sistema de balsas, su imposible ampliación y que el coste de su realización iba a ser financiado con la demanda de su utilización. A su vez, la causa del desarrollo del sistema de balsas fue el desborde de los ferry boats. Es decir, lo que encontramos como el disparador central del desarrollo de obras de infraestructura, no son las proyecciones económicas ni la búsqueda de canales de articulación vinculadas a la política, sino, lisa y llanamente, la tensión producto del desborde del modelo previo de vinculación.



Bibliografía

BALLENT, ANAHÍ

2008 Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 15 (3): 827-847.

BERROTARÁN, PATRICIA Y ELSA PEREYRA

2012 Momentos y procesos para una historia del Estado en Argentina. *Aportes para el Estado y la administración gubernamental*, (30): 141-167.

BIASIZO, ROGELIO JOSÉ

2015 *Economía de Entre Ríos en el período de intervencionismo conservador (1930-1945)*. EDUNER, Paraná.

BUSO, GUSTAVO

2007 Migración interna y desarrollo territorial en Argentina a inicios del Siglo XXI. Brechas e impactos sociodemográficos de la migración interna interprovincial. *IX Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina*, Huerta Grande, Córdoba.

DE MARCO, MIGUEL ÁNGEL

2016 *El túnel subfluvial. Federalismo y desarrollo*. Ediciones UNL, Santa Fe.

GÓMEZ, TERESITA Y SILVIA TCHORDONKIAN

2015 Debates en torno a la construcción de un sistema vial en Argentina y su concreción en la acción de gobierno entre 1940 y 1950. *Documento de trabajo. Nro. 45 Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina*. http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2015/11/Doc-de-trabajo-N-45_1.pdf

GARCÍA HERAS, RAÚL

1990 Las compañías ferroviarias británicas y el control de cambios en la Argentina durante la Gran Depresión. *Revista Desarrollo Económico*, 29 (116), enero-marzo.

MATEO, JOSÉ Y MAXIMILIANO CAMARDA

2018 Las políticas públicas, el túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe y la integración física de la Megapotamia. *Revista Transporte y Territorio*. 18: 209- 232.

ORTEGA, FERNANDO

2005 La influencia ferroviaria en el desarrollo económico de la Mesopotamia (1874-1906). *X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario*. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

ORTIZ, RICARDO



1943 *Valor económico de los puertos argentinos*. Losada, Buenos Aires.

1987 *Historia económica de la Argentina*. Plus Ultra, Buenos Aires.

OSPITAL, MARÍA SILVIA

2005 Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920 – 1940. *E.I.A.L.*, 16 (2).

RASCOVAN, ALEJANDRO

2014 Las empresas ferroviarias en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1866- 2014). Entre intereses globales, nacionales y regionales. *Revista Transporte y Territorio*, 13.

ROFMAN, ALEJANDRO Y LUIS ROMERO

1990 *Sistema socioeconómico y estructura regional en la Argentina*. Amorrortu, Buenos Aires.