

Puerto de Corrientes, Buenos Aires, Argentina, Nuestro Mar, 27 de junio de 2006.

Consultado en:

http://www.nuestromar.org/servicios/puertos/puertos_fluviales/pto_corrientes

Fecha de consulta: 04/11/2013.

Actualizado 10/02/06



ADMINISTRACIÓN

Dirección de Transportes y Puertos.

DIRECCION

- **Dirección de Transportes y Puertos**
 - Director Ingeniero Gustavo Sabio.
 - Avenida Maipú 1800, (3400) Corrientes - Provincia de Buenos Aires.
 - Teléfonos: 03783-449435.
 - Dirección de correo electrónico: direcciondetransporteypuertos@wircomargentina.com.ar
 - Página web: www.corrientes.gov.ar

- **Puerto Corrientes**
 - Juan de Vera y Aragón 1227 esquina Mendoza - (3400) Corrientes Provincia de Corrientes.
 - Teléfono: 03783-438678/9.
 - Dirección de correo electrónico: puertocorrientes@arnet.com.ar

GENERALIDADES

Corrientes es un puerto comercial de uso público administrado por el gobierno de la provincia a través de la Dirección Provincial de Puertos. Las instalaciones se hallan prácticamente inactivas.

Durante los últimos cinco años prácticamente no se ha registrado movimiento de mercaderías, hallándose el acceso vial al puerto dificultado por el crecimiento de la ciudad.

Con fecha 04 de mayo de 1994, por Decreto N° 1376 y 1379/94 el Puerto Corrientes y su anexo, denominado Puerto Italia, pasan a depender de la Subsecretaría de Recursos Hídricos del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia. Actualmente, está conformada por una Dirección de Puertos (Director de Puertos), del cual dependen los Departamentos de Ingeniería, Operaciones Comerciales y Administración.

El puerto de Corrientes depende de la Dirección de Transportes y Puertos de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos del Ministerio de Hacienda y Finanzas.

El Puerto está emplazado sobre una superficie total de 29.840 m²; incluyendo playas, accesos, plazoletas y galpones, con un largo de 373 m. y un ancho de 80 m.

Tiene acceso peatonal por las calles La Rioja y Mendoza y Avenida Italia, vehicular por calle Mendoza y Avenida Italia. Desde el punto de vista dominial el citado puerto esta comprendido entre las calles Rioja y Mendoza.

Actualmente cumple la función de puerto de servicios ofreciendo para los buques agua potable, luz, y equipo de máquina de 3 tn., para carga y descarga. En virtud a las dificultades operativas dadas fundamentalmente por su ubicación en pleno centro de la ciudad y por contar con vías de accesos óptimos para camiones de gran porte, dicho puerto mantiene su función de servicios pero de manera acotada. Por lo expuesto y teniendo en cuenta el grado de operatividad, el mismo no se considera de importancia para su inserción a los demás puertos argentinos y del MERCOSUR.

No obstante lo señalado, se considera de suma importancia para su inserción a los demás puertos argentinos y del MERCOSUR el nuevo Puerto Ferro Automotor, el que se incluirá alguna demora en las legislaturas provinciales de Corrientes y Chaco Para fin de año se podría estar iniciando las obras del nuevo puente en su primera etapa entre ambas ciudades.

El citado complejo se emplazaría aguas abajo del Puente General Manuel Belgrano, uniendo la Ruta Nacional N° 12 en la zona del Riachuelo (Corrientes Km. 1.190 aproximadamente) y la Ruta Nacional N° 11 (Puerto Vilela, Chaco).

La infraestructura portuaria existente es obsoleta, no obstante estar actualmente en funcionamiento.

Operativamente el puerto está semi-inactivo en lo que respecta a la carga y descarga de buques mercantes.

Las Autoridades portuarias desde hace tiempo vienen estudiando alternativas viables para la reactivación del complejo portuario, posibilidades que se acrecientan con el avance progresivo de las obras del Proyecto Hidrovía Paraná - Paraguay, la cual se constituirá en la vía fluvial más importante del MERCOSUR.

En lo que respecta a inversiones realizadas para su mejoramiento operativo, se puede mencionar la instalación del alumbrado público, diez tomas de energía de fuerza motriz y cinco tomas de agua corriente, y la existencia de un proyecto de mejoramiento del pavimento del Sector Norte de la Estación Portuaria.

El Gobierno Provincial se encuentra analizando la factibilidad de proyectos de inversión privada aplicados a la concesión del Puerto local por el término de 20 a 30 años, donde se encontrarían interesados varios grupos empresarios, con vista a explotarlo como puerto deportivo.

Tras concretarse la transferencia de la órbita Nacional a jurisdicción de la Provincia de Corrientes, el puerto local es considerado como una Terminal que responderá a las expectativas de los inversores privados por su mejor estado de conservación, aunque con grandes restricciones en lo que hace a infraestructura y a las dificultades para el tránsito pesado de carga y la falta de una terminal ferroviaria que complemente otros modos de transporte.

La Universidad Nacional del Nordeste presentó un estudio por el que se permitiría incrementar el intercambio comercial de cada puerto provincial, teniendo en cuenta el proceso de integración con los países miembros del bloque económico MERCOSUR. También, dicha Universidad presentó algunos estudios sobre mantenimiento y conservación de las vías de acceso a los puertos y condiciones hidrológicas de los ríos.

El movimiento portuario en la actualidad es casi nulo. Por tal motivo, el Gobierno Municipal tiene como uno de sus grandes objetivos en materia de obras públicas, cambiarle la cara a la zona portuaria de la ciudad. En tal sentido un proyecto de iniciativa privada pasó a la Comisión de Legislación y Obras del Consejo Deliberante local, para su estudio. El proyecto en cuestión estaría a cargo de una Unión Temporaria de Empresas (UTE) conformada por la Real State Investments Fiduciaria S.A., La Constructora Iberoamericana S.A., la correntina Pasion y Asociados y la Land Developer S.A.

En el mes de febrero de 1998, un Holding Empresarial mantuvo una reunión con el Intendente de la ciudad de Corrientes Raúl Rolando ROMERO FERIS donde fue presentado un megaproyecto para reciclar las instalaciones del Puerto de manera que quede integrado al Paseo Costanero de la ciudad y jerarquizado con la construcción de un Hotel de cinco estrellas, viviendas, oficinas, negocios gastronómicos y espacio para hacer gimnasia y prácticas deportivas.

El grupo LAND DEVELOPER S.A. conformado por las Empresas Constructora Iberoamericana REAL ESTATE INVESTMENTS FIDUCIARIA S.A. RICHARD ELLIS S.A.

La modalidad de iniciativa privada impidió que se llamase a licitación para la realización de estas obras, existiendo como única opción para los otros interesados la presentación de propuestas alternativas, cosa que no ocurrió.

El programa de obra a realizarse tendría dos etapas y se extendería a lo largo de la zona ribereña, en el tramo comprendido entre las calles La Rioja y San Lorenzo. El proyecto al que se le ha puesto el nombre de Arandú, edificación de aproximadamente de 7 Ha. lo que equivale a 50.000 metros cuadrados.

La primera etapa de los trabajos, se efectuará en el sector comprendido entre las arterias La Rioja y Córdoba, donde se tiene planificada la construcción de un club de yates, un hotel internacional, dos edificios para oficinas, comercios, multicine y viviendas.

La segunda etapa donde se prevé la edificación de viviendas Barrio Cerrado, las que se realizarán en la porción de terrenos ribereños comprendidos entre las calles Córdoba y San Lorenzo. Este trabajo se verá complementado con el amansamiento del sector, es decir se continuará el diagramado de manzanas en los terrenos que están del otro lado del actual muro de separación con la Avenida Vera.

Lo positivo de este proyecto de iniciativa privada, es la recuperación y revitalización de un tramo costero que estuvo vedado al uso público. De acuerdo a las edificaciones que se realizarán en la primera etapa del proyecto, resulta sencillo apreciar que los correntinos podrán disfrutarlo en actividades recreativas, deportivas y socioculturales, además de disponer de un potencial natural inmejorable.

Pero en el análisis que por delante, le corresponde al municipio definir claramente los criterios de uso y ocupación del sector.

Las autoridades deberán proteger la preservación del carácter público de la zona y el equilibrio natural con el medio ambiente.

De igual forma se pueden apreciar las aristas negativas del proyecto, que están dadas por las construcciones en altura que impedirán el contacto directo con el río.

Se crearán de esta forma nuevas barreras urbanas que no permitirán el desplazamiento de corriente de aires naturales que se dan de Norte a Sur y generarán conos de sombras que atentan contra las condiciones de habitabilidad de las viviendas del sector.

De acuerdo a lo señalado por hombres de leyes, la construcción de estas residencias atentará contra el carácter público de la costa, no así edificaciones de la primera etapa que reforzarán esta particularidad.

El plan de iniciativa privada no contemplará en ningunas de sus etapas la reactivación del puerto local, motivo por el cual, de aprobarse, lo dejaría fuera del Programa de Reactivación de Puertos Provinciales, que es llevado adelante por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos y la Comisión de Grandes Emprendimientos.

Lo que todavía se maneja como una hipótesis de obras, no coincide con lo señalado por el titular de la Comisión de Grandes Emprendimientos HORACIO SILVA, quien aseguró que en el puerto local mantendrá sus funciones de servicios pero de manera acotada, esgrimiendo como motivo de las dificultades operativas dadas por su ubicación (en pleno

centro de la ciudad) y por no contar con vías de acceso óptimas para camiones de gran porte.

La inversión de este proyecto rondaría los 30 millones de dólares en su primera etapa y ascendería a los 50 millones de dólares en su segundo tramo.

COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS

Los gobernadores de Corrientes y Chaco firmaron el 22 de septiembre de 1997 el tratado parcial interprovincial por el cual se creó el Ente Biprovincial y la Junta de Dirección Internacional para la construcción del nuevo puente ferro automotor, el que se incluirá un centro de transferencia de carga y un puerto con lo que se pretende descomprimir la excesiva actividad a la que es sometido el Puente Interprovincial General MANUEL BELGRANO, que en temporada baja recibe la afluencia de aproximadamente 25.000 camiones en forma mensual, los que serían derivados al nuevo complejo.

El área de influencia del Complejo Multimodal de Carga y Puente Ferro Automotor queda comprendido entre los Km. 1.189 a 1.205 del Río Paraná, limitado por los 20 Paralelos ° y 30° de Latitud Sur y los Océano Atlántico y Pacífico y posibilitará el mejor tránsito para el Corredor Exportador Norte, teniendo en cuenta la distribución del tránsito hacia los puertos internacionales de PASO DE LOS LIBRES (CORRIENTES) y URUGUAYANA (BRASIL), siempre refiriéndose al transporte de cargas.

Todas las obras demandarían unos 300 millones de dólares, es decir el PUERTO PUENTE y el COMPLEJO MULTIMODAL DE CARGAS, las que serían realizadas con aporte de capital privado, mediante concesión por espacio de 30/35 años, con retornos del sistema de peaje, que van de la categoría 1 a la 6.

En el mes de Julio de 1998, se cumplió un año desde que ingresó a la Legislatura Provincial el proyecto de estudio y factibilidad del Complejo Multimodal de Cargas, que incluye un puente alternativo.

En la actualidad el Puente General MANUEL BELGRANO registra un tránsito de 14.500 vehículos por día, que serán 24.000 en el 2.003; unos 16 vehículos por minuto y 1.000 por hora, lo que significa la total saturación del tránsito vehicular. De la misma manera se busca evitar el conflicto que significa un tránsito pesado pasando por el centro de la capital correntina.

Las hipótesis económicas financieras del proyecto se basan en la derivación hacia el nuevo puente la totalidad del tránsito de carga, por lo que aprobado el convenio interprovincial queda por resolver el que corresponde con el Estado Nacional.

El Río Paraná es una vía internacional por lo que la ejecución de la obra debe contar necesariamente con la aprobación del Gobierno Federal.

UBICACIÓN

Kilómetro 1.208 margen izquierda del Río Paraná.

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

Tiene un muelle de 384 metros de largo con cinco tomas de agua potable, diez de energía eléctrica y dos de elementos de lucha contra incendios.

Para la estiba de mercaderías cuenta con tres depósitos, dos de 1050 m² cada uno y un tercero de 750 m²; dos plazoletas / playones de 3500 m² por calle San Juan y otra de 2500 m² por calle Mendoza.