

**INCIDENCIA DE LOS GOBIERNOS DE ALDO EMILIO
TESSIO Y CARLOS RAÚL CONTÍN (OCTUBRE 1963 –
JUNIO 1966) EN LA OBRA TÚNEL SUBFLUVIAL**

Índice:

Introducción.....	2
Contexto Historico. Desafíos Iniciales.....	4
Gestiones y Financiamiento.....	4
Avances en la construcción.....	9
Visitas y supervisiones.....	10
Logros.....	11
Difusión.....	13
Continuidad.....	18
Conclusión.....	25

Introducción:

Las provincias de Entre Ríos y Santa Fe tienen muchas cosas en común, pero un acontecimiento histórico único e irrepetible sucedió en el año 1960. Lo imposible, lo utópico, se hizo realidad. Después de más de 40 años de debates, discusiones, proyectos y contraproyectos, gracias a la voluntad y decisión política de dos gobernadores y un equipo jurídico y técnico que arremetió contra las oposiciones, una obra dejó de ser un sueño para convertirse en realidad.

La ruptura de la insularidad, la unión de la Mesopotamia con el resto del país en unos pocos minutos, el verdadero Federalismo, finalmente se plasmó en hechos y no en palabras. El 15 de junio de 1960, el Dr. Carlos Sylvestre Begnis (1903-1980) y el Dr. Raúl Lucio Uranga (1906-1976) firmaron el Tratado Interprovincial que disponía la construcción del futuro Túnel Subfluvial.

El oferente favorecido en la licitación pública internacional, cuyo objeto era el proyecto y la ejecución de dicha obra, fue un consorcio formado por las firmas HOCHTIEF AG -radicada en Alemania-, VIANINI S.A -de Roma- y SAILAV S.A -de Buenos Aires-, que celebraron el respectivo contrato con los gobernadores provinciales en el año 1961.

El 3 de febrero de 1962, con una multitud que se había congregado para ver el acto inaugural y contando con la presencia del Presidente de la República Argentina y el Presidente de la hermana República de Uruguay, se colocó la piedra fundamental en la Isla Santa Cándida, en el lado de Santa Fe.

Ese día, en parte de su alocución, el Gobernador nacido en Paraná declaró: “No estamos aquí para colocar irresponsable y demagógicamente la piedra fundamental de una obra que no se hará como ha sido frecuente en este país que alguien, satíricamente, ha descrito como cementerio de piedras fundamentales. Estamos aquí para comenzar los trabajos”.

Aunque el proyecto inicial fue calculado para cuatro años, tuvo que prolongarse debido a dificultades temporales de financiación. Finalmente, el túnel fue inaugurado el 13 de diciembre de 1969, marcando un hito en la ingeniería argentina y sudamericana al conectar de manera subfluvial dos provincias argentinas.

Contexto Histórico. Desafíos Iniciales.

Las elecciones presidenciales del 7 de julio de 1963 en Argentina marcaron un importante hito político, ya que reinstauraron el régimen democrático tras un período de inestabilidad. El Dr. Arturo Umberto Illia, quien representaba la Unión Cívica Radical del Pueblo, resultó victorioso con 2.441.064 votos.

En ese marco, el 12 de octubre de 1963, el Dr. Carlos Raúl Contín (nogoyense, 1915-1991) asumió la gobernación de Entre Ríos, y el Dr. Aldo Emilio Tessio (esperancino, 1909-2000) hizo lo propio en la hermana provincia de Santa Fe. Entre sus prioridades, se encontraba concretar la obra del Túnel Subfluvial, un proyecto vital para conectar Paraná y Santa Fe.

Al iniciar su gestión, los mandatarios se enfrentaron a una reducción significativa en los trabajos de la obra. Esto se debió a "la falta aguda de fondos, equipos y materiales necesarios, así como a la falta de definiciones en cuanto a las licitaciones". Además, el personal de operarios en planta se redujo drásticamente de cien a cuarenta obreros, según consta en el Expediente N° 119/62 del Archivo del Túnel Subfluvial¹. Sin embargo, la causa principal de la ralentización era la falta de financiación.

Gestiones y financiamiento.

Las obras que se estaban ejecutando, se ajustaban a un programa de trabajo reducido, vigente desde el 1º de agosto de 1963 hasta febrero de 1964. Mientras en la órbita nacional todavía se debatía si el sistema

¹ (1962) Reducción de personal de trabajo (exp. N°119). Comisión Administradora Túnel Subfluvial.

de balsas era la mejor opción para conectar la Mesopotamia con el resto del país, los gobernadores viajaron a Buenos Aires para defender el proyecto del túnel en busca de financiamiento, que hasta ese momento se solventaba con recursos propios de las provincias.²

El gobernador Aldo E. Tessio mantuvo una comunicación con el Presidente de la Nación con el propósito de que el tesoro agilizara un empréstito. En esa charla, el Dr. Illia le adelantó que el decreto que autorizaría la financiación de la obra estaba a la firma. A mediados de febrero de 1964, el mandatario santafesino constató que el desembolso estaba demorado en el Ministerio de Economía, a cargo del Sr. Eugenio Blanco.

Aunque la Comisión intentó un llamado a licitación interprovincial para obtener fondos, este nunca se concretó. Gracias a la insistencia de los gobernadores, se consiguió la aprobación de préstamos del BCRA.

DECIDIRAN SOBRE OBRAS PARA EL TUNEL SUBFLUVIAL
Los Gobernadores de Santa Fe y Entre Ríos asis-
tirán a la reunión del gabinete económicoy social

Buenos Aires, 13 (UPI). — Con la presencia de los gobernadores de las provincias de Entre Ríos y Santa Fe, Dres. Contín y Tessio, en las últimas horas de la tarde de hoy, el gabinete económico-social analizará el problema referido a la construcción del túnel subfluvial Paraná-Santa Fe.

Se anticipa que durante la reunión, que presidirá el titular de Economía, Dr. Eugenio Blanco, se adoptarán decisiones de carácter definitivo, luego del estudio de un informe técnico oficial contrario a la prosecución de dicha obra. Como es sabido, la construcción del túnel se halla suspendida habiéndose invertido hasta el momento 400 millones de pesos.

Se destaca, asimismo, que en los últimos días trascendieron algunos detalles del informe aludido, el cual fue expuesto, recientemente por los Dres. Tessio y Contín, señalándose que la solución propuesta oficialmente en el documento mencionado se basa en un sistema de balsas, cuyo costo sería del orden de los 500 millones de pesos.

La idea de construir el túnel a través del río Paraná para unir las capitales de Santa Fe y Entre Ríos, dada de 1936, oportunidad en que fue propiciada por el Congreso de la Nación y el proyecto tomó nueva y promisoriosa vida en junio de 1960 cuando los gobernadores de ambos Estados, Dres. Uranga y Sylvestre Bagnis, respectivamente, formalizaron el tratado interprovincial para la construcción del túnel después de un estudio económico financiero de la obra proyectada. El tratado fue consecuencia del fracaso de las gestiones que se habían realizado en el orden nacional, destinadas a lograr que la Nación encarase la realización del proyecto.

Se añade que el acuerdo entre ambas provincias se basó en la facultad otorgada por el artículo 107 de la Constitución Nacional a las mismas y en la dominancia hídrica que ejercen sobre las costas, el agua, el lecho y el subsuelo de los ríos. Las dos provincias habían resuelto acometer la obra por sus propios recursos. Luego, en 1963 grupos banqueros extranjeros se interesaron por la financiación de la obra, hecho al cual se refirió recientemente el ex gobernador santafesino, Dr. Sylvestre Bagnis, expresando su opinión contraria al sistema de balsas que propone el informe oficial, fruto —acotó— de la burocracia porteña, que se opone a la materialización del proyecto.

Las provincias —dijo el Dr. Sylvestre Bagnis— no le han pedido un solo centavo a la Nación para construir el túnel. Ya hay créditos del Banco Internacional de Desempeño y de Alemania occidental que la financiarían íntegramente. Pero se juegan "créditos negativos".

Expediente: N°396/64 p. 79

² (1964) Publicaciones periodísticas sobre la obra (exp. N°396). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, pp79, 87, 89, 91.

Al costo de la vida y a la financiación del túnel subfluvial refirióse el gobernador de la provincia



El Dr. Aldo Tessio, formulando declaraciones durante la conferencia de prensa.

En conferencia de prensa, el gobernador, Dr. Aldo Tessio, formuló dos importantes anuncios, uno de ellos respecto a las medidas que se adoptarán para conjurar el creciente costo de la vida y el segundo, a novedades que se han producido para construir el túnel subfluvial que unirá a Santa Fe y Entre Ríos.

Respecto al primer asunto el Dr. Tessio puso de manifiesto que el gobierno ha tenido por norma fundamental, no polemizar con ningún sector, pero que, por eso no puede dejar que la confusión cunda. "El mayor problema para la provincia y el país todo, —dijo— es el costo de la vida. Una gran preocupación se cierne sobre este acontecimiento y parecería que una verdadera conspiración se ha puesto en marcha para que el desenfreno y la vorágine de precios nos lleve a un desajuste económico de consecuencias imprevisibles. Esto es un impacto que pretende preparar una insurrección o, en su defecto, la zozobra a las familias más desprotegidas".

Destacó que obran en poder del gobierno todos los antecedentes de la situación, surgida de una tarea de investigación de costos, estimaciones, márgenes de ganancia y distribución de artículos de primera necesidad. Se quiere conjurar a toda costa el problema, pero no debe olvidarse que la cuestión de fondo es contar con un aparato legal que escapa a nuestra jurisdicción". Ampliando detalles, dijo que se debe contar con el instrumento legal para

sancionar a quienes especulan con el hambre del pueblo. El Congreso de la Nación, como es de dominio público, tiene a estudio el proyecto de ley de abastecimiento, es decir, el instrumento necesario e indispensable para frenar el costo de la vida y bajar los precios.

Puso de relieve que la comisión que estudia dicho proyecto está integrada por todos los sectores políticos y que se ha demorado el despacho correspondiente, de modo que la inoperancia o atraso no hace a la responsabilidad del Poder Ejecutivo Nacional, ni a las autoridades provinciales, que esperan la sanción de la ley para adecuarla a nuestras necesidades.

Siempre refiriéndose al mismo tema, el gobernador manifestó su sorpresa ante ciertos comentarios radiales, que "reflejan mala fe o bien una supina ignorancia que el gobierno no puede admitir cuando se lo culpa de una situación no provocada por éste".

"El gobierno —recalcó— espera la sanción de la ley de abastecimiento para remitir de inmediato a la Legislatura un proyecto de ley que contemple los procedimientos necesarios para hacer efectiva la letra y espíritu de la ley nacional".

El túnel subfluvial

Respecto a este tema de candente actualidad, informó el Dr. Tessio a los periodistas acreditados que sostuvo en las últimas horas de ayer

una comunicación telefónica con el presidente de la Nación, Dr. Arturo Illia, quien adelantó que está a la firma el decreto que autoriza la financiación de esta obra primordial.

Como se sabe, el gobierno nacional, a través del Banco Central ha posibilitado para trabajos la misma financiación que ofrecía la banca extranjera, con la ventaja de que otorga 22 millones de dólares en equivalente a moneda nacional.

Informó que la compañía constructora Hestch y Vianini manifestó su complacencia por la solución lograda, señalando que sus ejecutivos están a la espera del decreto respectivo, para firmar las obligaciones. Estimase que el túnel, estará concluido en unos 36 meses.

Adelantó que se gestiona la compra de todas las máquinas para ser traídas al país. Junto con la financiación del gobierno nacional, las provincias de Santa Fe y Entre Ríos aportarán la parte que les corresponde para completar la suma de 32 millones de dólares, total estimativo de los trabajos. Santa Fe y Entre Ríos aportarán un monto de 10 millones de dólares entre ambas.

"Resulta obvio —finalizó— enumerar los múltiples beneficios de una obra de tal magnitud, que resultará a la postre —dijo por último— una buena inversión ya que el peaje, una vez pagada la obra, será una buena fuente de recursos.

Expediente: N° 396/64 p 87.

Estas idas y vueltas en torno a la financiación, gracias a las gestiones del Presidente de la Nación Dr. Illia y los gobernadores, fueron los que posibilitaron que con los años, el túnel recibiera un total de 22 millones de dólares, los cuales significaron casi el 70% de avance de la obra.³

³ (1964) Publicaciones periodísticas sobre la obra (exp. N°396). Comisión Administradora Túnel Subfluvial pp 79,87.

El 5 de mayo de 1964, en Santa Fe, los gobernadores Aldo Tessio y Carlos Contín se reunieron con el Consorcio compuesto por las tres empresas constructoras: HOCHTIEF, SAILAV y VIANINI. Juntos, firmaron un acta acuerdo que establecía responsabilidades (pasadas y futuras) y autorizaba al contratista a adquirir equipos necesarios para la construcción de los tubos.

De dicha acta acuerdo⁴, en los artículos 1° y 2°, dejaron sentado que la demora en las obras, fueron por causas ajenas a la voluntad de los contratistas.

En el artículo 5°, que se autorizó al contratista a adquirir para la construcción de los tubos, cuatro (4) grupos de encofrados metálicos interiores y exteriores, con sus correspondientes carros; a fin de que en ningún caso quede interrumpida la producción de tubos por insuficiencia de maquinarias.

En los artículos 7° y 8°, que las partes renunciaron, por única vez, a todas las razones o motivos que tuvieron hasta la fecha para declarar la rescisión del contrato. También renunciaron a reclamarse daños y perjuicios, indemnizaciones o multas.

La relevancia del acta antes citada radicaba en que, a partir de su rúbrica, se logró acordar un nuevo plan de financiamiento, destrabando los conflictos que impedían la continuidad de la obra.

⁴ (1966) Capeta de antecedentes - Acta Acuerdo 05 de mayo, Artículos N° 1, 2, 5, 7, 8.

En la ciudad de Santa Fe, Capital de la Provincia del mismo nombre, a los cinco días del mes de mayo de 1964, los Señores Gobernadores de las Provincias de Entre Ríos y Santa Fe, Doctores Carlos R. Contín y Aldo E. Tessio, en representación de las Provincias cuyos poderes ejecutivos ejercen, y las empresas Hochtief, Aktiengesellschaft fuer Hoch- und Tiefbauten, vorm. Gebr. Heilmann, Essen, Vianini Società per azioni, de Roma y Sallav S.A. de Ingeniería de Buenos Aires, se convienen en suscribir la presente - - - - -

ACTA

ARTICULO 1º: Con los alcances del Art. 4º del Contrato celebrado el 29 de junio de 1961, se justifica la cantidad de 20 (veinte) meses, durante los cuales no se han podido realizar trabajos por causas ajenas a la voluntad del Contratista. Con el mismo alcance se justifican desde ya los días que pudieran mediar entre el 31 de mayo de 1964 y aquel en que queden íntegramente cumplidos todos los extremos mencionados en el Art. 10º de esta Acta. - - - - -

ARTICULO 2º: A los efectos de eventuales justificaciones de demoras no indicadas en el artículo anterior que en el futuro pudieran producirse se establece que la Comisión debe expedirse concediendo o negando la ampliación del plazo en el término perentorio de cinco (5) días de recibida la comunicación del Contratista indicando el motivo de la demora; pasado dicho término sin haberse pronunciado la Comisión, la ampliación del plazo se tendrá por automática e irrevocablemente concedida. Cuando la causa de la demora fuere la reposición íntegra o falta de reposición del Fondo Rotativo, la ampliación del plazo será automática sin necesidad de requerimiento o comunicación alguna por parte del Contratista. Al respecto, harán fe y serán prueba suficiente las constancias bancarias relativas a las fechas de los depósitos y las comunicaciones cursadas entre la Comisión y el Contratista. - - - - -

ARTICULO 3º: A los efectos de la consideración de los certificados indicados por el Artículo 8º, se establece que vencido el plazo de 30 (treinta) días señalado en el penúltimo párrafo de dicho artículo y no habiendo la Comisión presentado objeciones detalladamente sustentadas y fundadas explícitamente con relación a cada gasto, el certificado se tendrá por aprobado definitivamente en forma automática. - - - - -

Presentadas en término las observaciones por parte de la Comisión, el Contratista tendrá un plazo de 30 (treinta) días para presentar los correspondientes descargos o aclaraciones. Presentados los descargos, la Comisión deberá rechazarlos o aprobarlos en el plazo de

Acta Acuerdo 05/05/1964 p. 1

10 días, vencido el cual si no se hubiera producido el rechazo expreso, se tendrán por automáticamente aprobados los certificados. Rechazados en término, el Contratista tendrá derecho a plantear la correspondiente cuestión arbitral. - - - - -

ARTICULO 4º: Las partes dejan establecido que el Artículo 104º, debe interpretarse en el sentido de que la pérdida del derecho a rescindir el Contrato se operará exclusivamente con relación a cada hecho concreto acaecido y para esa oportunidad, no implicando menoscabo alguno del derecho a declarar la rescisión por la misma causal si nuevos acontecimientos o hechos dieran sustento para la rescisión y que, en el caso del inciso d) del Artículo 100º, el plazo comenzará a correr a partir de la intimación a reponer la garantía una vez ejecutada ésta. - - - - -

ARTICULO 5º: Se autoriza al Contratista a adquirir para la construcción de los tubos, 4 grupos de encofrados metálicos interiores y exteriores, con sus correspondientes carros a fin de que en ningún caso quede interrumpida la producción de tubos por insuficiencia de maquinarias. - - - - -

ARTICULO 6º: A los efectos de cálculo del Costo Real Reajustado, correspondiente a los trabajos realizados hasta la fecha, y por esta vez, no se incluirán los gastos directos o indirectos originados por las paralizaciones y/o demoras justificadas al Contratista en virtud de lo dispuesto por el Artículo 1º de la presente, ni los gastos que correspondan a labores o trabajos que por dichas causas no resulten aprovechables. - - - - -

ARTICULO 7º: Las partes renuncian por esta única vez a todas las razones o motivos que tuvieran hasta la fecha para declarar la rescisión del Contrato. Esta renuncia se entiende en el sentido de que no podrá alegar en ningún caso hechos o actos anteriores al momento presente para declarar rescindido el Contrato, permaneciendo irrestrictos sus derechos a declararla por las causales contempladas en la Sección Tercera, Capítulo Sexto, en caso de que las mismas se produjeran en el futuro. - - - - -

ARTICULO 8º: Condicionado al cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos indicados en los incisos a) a g) inclusive del artículo décimo de esta Acta, las partes renuncian por esta única vez a reclamar daños y perjuicios, indemnizaciones o multas que pudieran corresponder por actos, hechos u omisiones producidas con anterioridad al momento presente. Mientras alguno o algunos de los requisitos ya indicados no estuvieran íntegramente cumplidos, se tendrá es-

Acta Acuerdo 05/05/1964 p. 2

El día 3 de junio de 1964 se produce un hecho trascendental. En la Casa de Gobierno de Entre Ríos y ante la presencia de los gobernadores del nordeste: el Sr. Alberto Montoya de Formosa, el Dr. Diego Díaz Colodrero de Corrientes y el Sr. Felipe Bitel de Chaco - acompañados de ministros, secretarios y funcionarios - los Dres. Aldo Tessio y Carlos Contín relanzan la obra. ⁵

⁵ [Hemeroteca Digital - Diarios Históricos en Internet - Prov. Santa Fe 03/06/64 pag. 9.](#)

En dicho acto, los mandatarios destacaron el esfuerzo por llevar adelante una obra incomparable en toda Latinoamérica, como así también, el sentido federal de la misma. "Hemos domado el Paraná que nos dividía" exclamó el oriundo de Esperanza.

Hasta ese entonces, según consta en documentos de la época, se invirtieron alrededor de 400 millones de pesos.⁶

Avances en la Construcción.

Pasado un mes de celebrarse el acto del 3 de junio; como fruto de las gestiones de los gobiernos de ambas provincias y las empresas contratistas; se materializaron grandes avances.

Se efectivizó el llamado a 14 licitaciones nacionales e internacionales, con el objeto de adquirir máquinas e instrumental de laboratorio, materiales topográficos y fotográficos, andamios tubulares de acero, equipamiento para el taller mecánico, elementos de herrería y carpintería, compresores y equipos neumáticos, equipamientos para movimiento de suelos, para bombeos, grúas, grupos electrógenos, equipos de hormigonado y encofrado metálico, equipos radiotransmisores y una central telefónica, vehículos de acarreo (camiones, autos y tractores) y destacándose el llamado a licitación N° 13 para la compra de una "Isla Hidráulica Flotante" elemento

⁶ (1964) Publicaciones periódicas sobre la obra (exp. N°396). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p 107.

fundamental para la concreción de la obra y que estaba ya mencionado en el proyecto de 1961.⁷

Licitación N° 13: ISLA HIDRAULICA FLOTANTE. Apertura: 27-7-64, hora 10.

Expediente: N° 396/64 p.97

Visitas y Supervisiones.

En agosto de 1964, el senador Ladislao Miranda, junto a representantes del comercio e industria de Santa Fe, visitaron la obra.⁸ Los trabajos en el túnel continuaron: se montó un galpón auxiliar para el taller mecánico, se alquiló la draga "María Ana" para profundizar el canal de acceso al Dique Seco y se comenzaron los trabajos de profundización de la dársena en la isla Santa Cándida (Santa Fe). También se construyó el "Atracadero 1".



R24-30 Montaje de un galpón adicional para taller mecánico



R25-10 Draga de Vianini. Atracadero izquierdo en construcción

⁷ (1964) Publicaciones periódicas sobre la obra (exp. N°396). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p 97.

⁸ (1964) Libro de Actas Comisión administradora Túnel Subfluvial N° 3 pp 50, 60.

Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

También en el mes de octubre, los mandatarios provinciales visitaron la obra, recorrieron y observaron los trabajos de finalización de los caminos que unieron el río Colastiné con el río Paraná, los avances en las rampas y en el Dique Seco, como así también, la finalización de las oficinas del Consorcio.⁹



R28-14 Visita de los Gobernadores Tessio - Santa Fe y
Contín - Entre Ríos



R28-17 Los Gobernadores en el lado Santa Fe

Logros.

En diciembre de 1964 se concluyó la primera etapa del proyecto de construcción del Túnel Subfluvial.

Los avances conseguidos fueron notorios: por el lado de Santa Fe, en el obrador, había tres recintos para el material de refulado, se construyeron 3 galpones para almacenes y depósitos, se comenzó con los trabajos de dragado para la profundización de la zanja del túnel, alcanzando hasta la fecha 60.000 mts cúbicos. También, se construyó

⁹ (1964) Libro de Actas N.º 3 Comisión Administradora Túnel Subfluvial, pp 3, 134.

[Hemeroteca Digital - Diarios Históricos en Internet - Prov. Santa Fe](#) 22/10/64 p 9.

Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

un camino provisorio de acceso desde el atracadero balsa hasta el obrador. Se instaló una planta de hormigonado de 1000 metros de tipo radial para la construcción de los edificios de ventilación. Se perforaron los pozos para la preparación del recinto para la excavación de las fundaciones de los edificios de ventilación con los que se abatiría la napa freática de la zona.

Por el lado de Paraná, el ritmo no descansó... con la draga "María Ana" se profundizó el canal de acceso al atracadero (extrayéndose 35 mil metros cúbicos de material arenoso que se utilizó en posteriores obras). Se construyeron los edificios de la portería y el prefabricado para las oficinas de inspección de la Comisión. Se colocaron 360 placas para el anclaje del tablestacado y sus correspondientes tensores de acero (tenían 14 metros). Se comenzó con la instalación de una planta de hormigonado de tipo radial que elaboraba mezcla para la estructura del Dique Seco. Se realizó el encofrado y la armadura de las columnas que sostenían las plataformas grúas; más el cerco de toda la obra. Había tres galpones para almacenes y talleres mecánicos y una playa de corte y doblado de hierro. Se instaló la red eléctrica. Se terminó el encofrado, la armadura y el hormigonado de las 4 vigas inferiores, que tenían 135 metros de largo, de las plataformas grúas que descansaban sobre las tablestacas y pilotes existentes. Se instalaron las cañerías y bombas sumergibles con el objeto de abatir las napas de la zona del dique seco. Se comenzó la construcción de la base inyectora de hormigón y el "Atracadero 2" y se construyó un edificio para alojar dos transformadores de 1200 kw.¹⁰

¹⁰ Hemeroteca Digital - Diarios Históricos en Internet - Prov. Santa Fe- 26/12/64 pág. 9

Ese año, la ejecución de la obra avanzó notablemente con una inversión de más de 680 millones de pesos. ¹¹



R29-01 Planta de Hormigonado



R21-11 Continúa la construcción del cerco del Obrador



R29-31 Planta de doblado

Difusión.

A fines de enero de 1965, los Dres. Tessio y Contín, con el fin de dar a conocer y difundir la magnitud de la obra, recibieron a diferentes medios nacionales. Periodistas del diario "La Nación", "Clarín", "Télam", "El Litoral", "La Nota", "Nuestra voz", "El Economista", "La Gaceta", "El

¹¹ (1968) Diagrama de desarrollo de los aportes al fondo rotativo Comisión Administradora Túnel Subfluvial. Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

Constructor", "El Liberal", "El Territorio", "El Frontón", "LT 9", "LT 10", "Canal 7" y "Canal 15"; llegaron a la dársena excavada en las inmediaciones del obrador del lado de Paraná -donde se encontraba en construcción el dique seco- y recibieron un nutrido material con informes y otros datos de interés, plausibles de ser constatados con lo que podían apreciar en el terreno.¹²

La obra continuó con notable impulso y de conformidad con lo convenido por las provincias y los contratistas en el acta del 5 de mayo de 1964. En el plan de trabajo, el túnel subfluvial debía terminarse el día 5 de octubre de 1967.¹³

En consonancia con ello, se llevaron a cabo los primeros ensayos de modelos para remolque de los tubos, en un Instituto Experimental para la construcción de buques, situado en Hamburgo.¹⁴

La Comisión autorizó, mediante Resolución N° 297 realizar el concurso de precios N° 235, para la adquisición de compuertas de acero interiores y exteriores, para la flotación de los tubos.

En julio de 1965 el Consorcio solicitó realizar un concurso para el traslado de la draga que se encontraba en el Mediterráneo (perteneciente a la Compañía de Obras Edilicias Marítimas Portuarias S.C de Panamá). Con el pasar de los días, la Comisión resolvió autorizarlo, ya que esa draga sería la encargada de realizar la

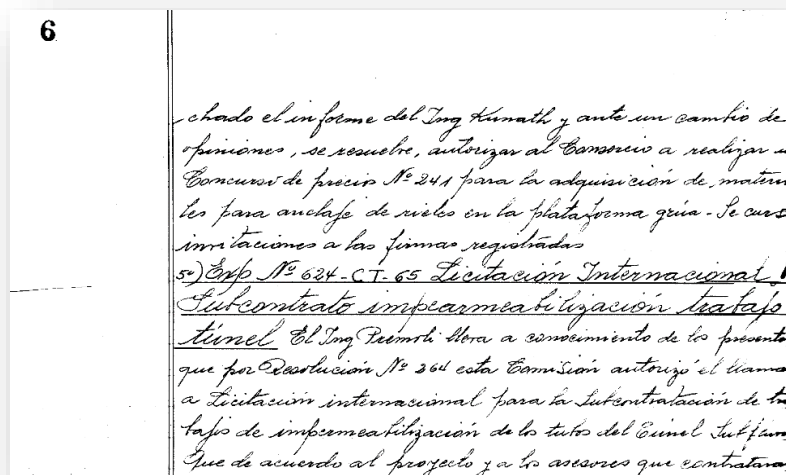
¹² Hemeroteca Digital - Diarios Históricos en Internet - Prov. Santa Fe- 23/01/65 p. 9.

¹³ (1967) Carpeta de antecedentes - Observaciones a la 2da acta de mayo.

¹⁴ (1966) Ensayo de modelos para remolque de los tubos del Túnel (exp. N°922). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, pp 1, 2, 3.

excavación de la zanja donde estarían colocados los tubos. ¹⁵

En paralelo, se abrió la licitación Internacional N° 15 para subcontratar trabajos referidos a la impermeabilización del Túnel. ¹⁶



Libro de Actas N° 5 p.6

Los ministros de obras públicas, junto a los gobernadores, visitaron el obrador para observar el estado de los trabajos de construcción y realizaron una minuciosa recorrida por el Dique Seco. ¹⁷



¹⁵ (1965) Cartas revérsales, su comunicación al Banco Central (exp. N°720). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, pp 3, 4

¹⁶ (1965-1966) Libro de Actas N.º 5 Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p. 6.

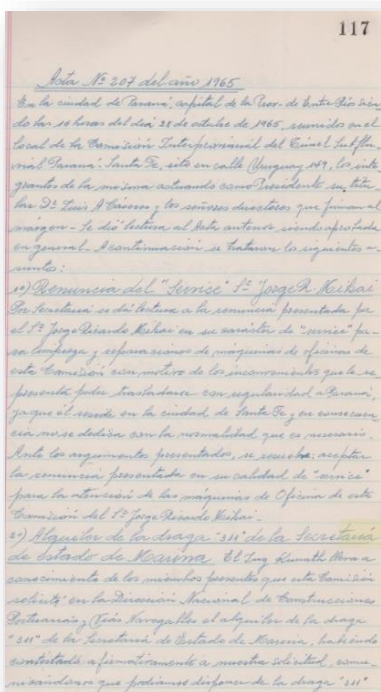
¹⁷ Hemeroteca Digital - Diarios Históricos en Internet - Prov. Santa Fe. 22/07/65 p. 9.

(1965) Asamblea constitutiva del consejo interprovincial de ministros de obras Públicas (exp. N°718). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p 1.

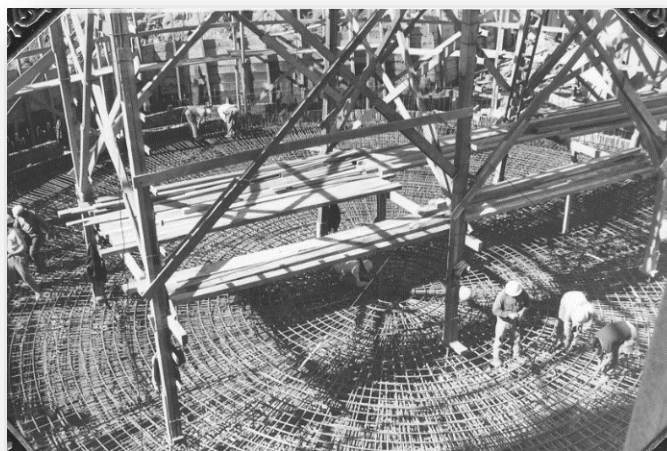
En el mes de octubre de 1965 se adjudicó a la firma N.V. WIFSMULLER la tarea de remolcar la draga Nueve desde el puerto de la ciudad italiana de Taranto hasta el puerto de Buenos Aires, fundamentando que la firma N.V. WIFSMULLER tenía una enorme experiencia en esos trabajos y podría actuar con mayor facilidad y celeridad.

Como la tarea se demoró, se utilizó en reemplazo, la draga "311" perteneciente a la Secretaria de Estado de Marina de la Nación, evitando dilatar los procesos.¹⁸

Además, se comenzó con la construcción del cilindro móvil y de la canaleta central del Dique Seco.



Libro de Actas Nº5 p.117



R56-04 Cilindro móvil compuerta - armadura losa fondo 56-08

19

¹⁸ (1965-1966) Libro de Actas N.º 5 Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p 114, 117, 118.

¹⁹ Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

El avance provocó la intriga de la sociedad... esto se vió plasmado en las continuas visitas de diferentes tipos de autoridades, entre ellas; Gobernadores, Ministros, Directores del centro comercial e industrial de la ciudad de Paraná, Funcionarios y Empleados de la gobernación, Relaciones Públicas de la provincia de Santa Fe, empresarios de la Federación Argentina del Comercio, alumnos y profesores de distintas facultades de la región, entre otros.²⁰

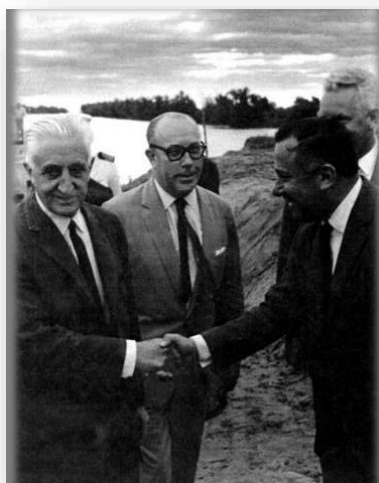
Producto de ello, se proyectó la construcción de un tinglado para visitantes de la obra en pos no entorpecer los trabajos y evitar accidentes.²¹

El Presidente Illia, junto al Vicepresidente Perette y los Gobernadores Provinciales, visitaron el predio; como así también lo hicieron el directorio y personal jerárquico del Banco de Entre Ríos.²²



Hemeroteca Digital de la Prov. de Santa Fe

23



²⁰ (1965-1966) Libro de Actas N.º 5 Comisión Administradora Túnel Subfluvial pp 14, 81, 93, 98, 169. Hemeroteca Digital - Diarios Históricos en Internet - Prov. Santa Fe. 19/08/65 pág. 9.

²¹ (1965) Construcción de un tinglado para visitantes obra. (exp. N.º780). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, pp 1, 2.

²² Libro de Actas N.º 5 Comisión Administradora Túnel Subfluvial p: 169. Hemeroteca Digital - Diarios Históricos en Internet - Prov. Santa Fe. 12/12/65 pág. 10.

²³ Legajo N.º5 – Fondo Aldo Tessio del Archivo Histórico de la Provincia de Santa Fe.

Hasta el 31 de diciembre de 1965 se habían invertido 1.386 millones de pesos.²⁴

Continuidad.

Al comenzar el año 1966 se construyeron los cimientos de las futuras oficinas del lado de Paraná. Se continuó con los trabajos en los talleres electromecánicos, con el armado de los tubos, con la impermeabilización y el hormigonado de la rampa de acceso del lado de Santa Fe y los caminos de acceso a los edificios de ventilación de ambos márgenes. Se finalizó con los trabajos de llenado de arena de los cilindros fijos.

En los primeros días de marzo el Consorcio comunicó que la draga “Nueve” arribaría al puerto de Buenos Aires. Ante la urgencia, el Consorcio procedió a pedir precios para el remolque desde ese puerto hasta Paraná.²⁵

Entre el mes de marzo y abril del año 1966, se avanzó en la construcción de los tubos. Las tareas se dividían en grupos o cuadrillas que se dedicaban al hormigonado, vibrado, encofrado, desencofrado, impermeabilizado y aislado de los tubos, rampas y edificios de ventilación. Estas tareas requirieron de constantes chequeos de prueba/error y, gracias a la planificación y el ordenamiento, se estableció un esquema de producción de cuatro (4) tubos cada noventa (90) días.²⁶

²⁴ (1968) Diagrama de desarrollo de los aportes al fondo rotativo Comisión Administradora Túnel Subfluvial.

²⁵ (1965-1966) Libro de actas N.º 5 Comisión Administradora Túnel Subfluvial, pp 214, 215.

²⁶ (1966-1967) Libro de inspección de obra – Obrador Paraná.

Se abrió el concurso N° 291 de ofertas de precios para el subcontrato del remolque de la Isla Hidráulica Flotante proveniente de Ámsterdam (Holanda) hasta Paraná (Entre Ríos).²⁷

A su vez, comenzaron los trabajos en la zona de edificios de ventilación del lado de Paraná y continuaron las tareas de armado de rampas y edificios de ventilación del lado de Santa Fe. ²⁸



R69-07 Armaduras de bases del Edificio Administración Santa Fe



R69-16 Zona Edificio de Ventilación Paraná



R69-10 Edificio de Ventilación Santa Fe



R72-35 Vista de Draga Nueva en dragado canal de acceso

²⁷ (1965-1966) Libro de actas N.º 5 Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p 213.

²⁸ Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

Se reorganizó el trabajo de los operarios, dando lugar a tareas nocturnas para agilizar la construcción.



R70-20 Hormigonado Tubo 2. Vistas Nocturnas.



R66-11 Vistas Nocturnas del Hormigonado, parte interior Tubo 3.

El día 14 de abril de 1966, siendo las 17:00 hs. llega al obrador la draga Nueve para luego ser colocada en posición sobre el canal de acceso al río y así comenzar con el dragado del lecho.²⁹



R67-17 Draga 9 en Obrador Paraná



R66-29 Cortador de repuesto de la Draga "Nueve"

²⁹ (1964) Libro de actas N.º 4 Comisión Administradora Túnel Subfluvial, pp 43, 52.

Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

El avance de la obra siguió captando el interés del pueblo. En el mes de mayo se produjo la visita de una delegación del Colegio de Ingenieros de Buenos Aires. En paralelo, se colocaron las compuertas en los tubos.³⁰



R72-36 Visita a la obra de delegación del Colegio de Ingenieros de Buenos Aires



R72-36 Visita a la obra de delegación del Colegio de Ingenieros de Buenos Aires

En el mes de julio del 66, la firma A.E.G ARGENTINA, resultó adjudicataria de la licitación Internacional N° 16 sobre la instalación electromecánica del túnel que proveía el suministro de material eléctrico.³¹

Se realizaron pruebas de presión en el cilindro móvil para luego llenarlo de agua y tapar las filtraciones. Llegó un cargamento de equipos importados al obrador de Paraná, por vía fluvial.³²

Finalmente, el 3 de septiembre de 1966 se inundó el dique hasta igualar el nivel de agua del río. No se detectaron anomalías graves y se

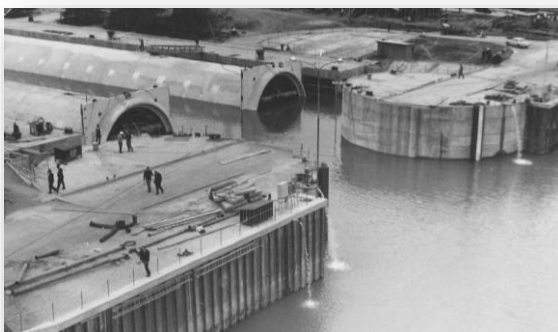
³⁰ (1966) Álbumes Fotográficos Archivo Histórico del Túnel Subfluvial. (Rollo 72)
Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

³¹ (1965) Instalación electromecánica completa inclusive ventilación del túnel. (exp. N°556). Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p 13.

³² (1966-1967) Libro de inspección de obra – Obrador Paraná, pp 72, 74, 90.

procedió a la definitiva instalación de los cables de acero en los cabrestantes para el correspondiente traslado de los tubos. ³³

Ese mismo mes, llegaron al dique diferentes remolcadores: Vencedor, Trovador, Toreador y Tronador. Con ellos, se ensayó el traslado de tubos, con una barcaza cargada de canto rodado. Así se inició el remolque del primer tubo sin estar exento de complicaciones: se produjo la rotura del cable de remolque dejando el tubo a la deriva, siendo arrastrado por la corriente hasta quedar varado frente, a lo que hoy es, el balneario Thompson. ³⁴



R84-12 Vistas del Dique con la compuerta abierta.



R87-04 remolcadores en entrada canal de acceso antes de empezar el remolque del tubo 4.



R86-22 Ubicación del remolcador que hará de timón en la parte trasera del tubo.

³³ (1966-1967) Libro de inspección de obra – Obrador Paraná, pp 124, 125.

³⁴ (1966-1967) Libro de inspección de obra – Obrador Paraná, p 127, 128.

Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

Enmendado el error, la draga Nueve desencalló el tubo N°4 que fue remolcado hacia la dársena del lado de Santa Fe. Después, se inició el traslado del tercero de los tubos. Además, se remolcaron los Tubos N° 1 y N° 2.³⁵



R88-35 Vista aérea del tubo n°4, varado y obrador Paraná.



R88-22 Tubo n°4 varado en un banco de arena. 10.09.66.



R87-16 Tubo 4 varado frente a balneario Thompson - Remolcadores tratando de sacarlo.

Hasta el día 31 de diciembre de 1966 se invirtió un total de 4.646 millones de pesos.³⁶

El año siguiente comenzó con una buena noticia. El 24 de febrero, la Isla Hidráulica Flotante zarpo de Holanda y en abril llegó al puerto de Buenos Aires, desde donde se la trasladó al puerto de Paraná para luego remolcarla hasta la dársena lado Santa Fe.³⁷

³⁵ (1967) Factura presentada por Vianini por trabajos de la Draga "Nueve" en recuperación del tubo n°4. (exp. N°1196). Comisión Administradora Túnel Subfluvial.

³⁶ (1968) Diagrama de desarrollo de los aportes al fondo rotativo, Comisión Administradora Túnel Subfluvial.

³⁷ (1966) Expediente N° 833 - Concurso de precios n°291- Remolque Isla Hidráulica Flotante. Comisión Administradora Túnel Subfluvial, p 276.

(1966-1967) Libro de inspección de obra – Obrador Paraná p. 192.

Sin dudas este fue uno de los pasos fundamentales para dar a esta obra un impulso definitivo que culminó con su habilitación en un nuevo plazo previsto para el año 1969, según anuncio oficial. ³⁸



R112-29 Montaje de las prolongaciones de las columnas de apoyo de la Isla Flotante.



R111-22 Isla Flotante en el canal de acceso, preparada para el montaje de las prolongaciones de las columnas de apoyo

³⁸ Carpeta de antecedentes – Memorándum: Ref: “Demoras en la ejecución del Túnel Subfluvial Paraná - Santa fe.”

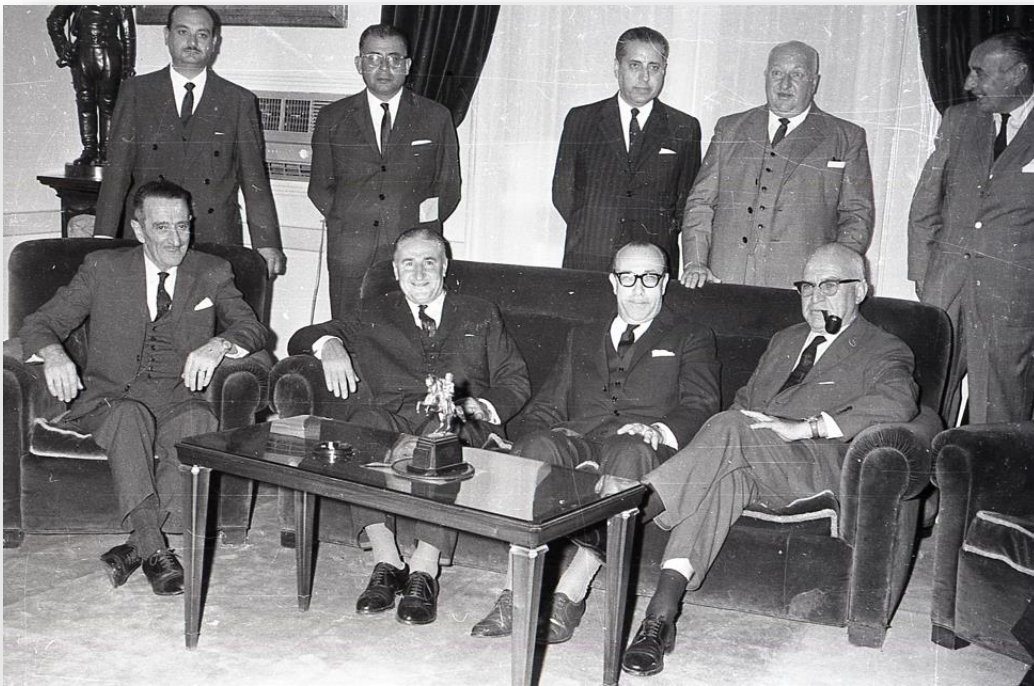
Fotografías extraídas de la serie: Álbumes Fotográficos del fondo documental del Archivo Histórico del Túnel Subfluvial.

Conclusión.

Planificación, trabajo, gestión y federalismo fueron principios rectores para los Dres. Tessio y Contín, que continuaron y ejecutaron -hace más de 60 años- una obra sin precedentes, dando un gran impulso al intercambio social, cultural y comercial de toda una región.

Los mandatarios, retomaron el firme propósito de realizar el Túnel, asumiendo con convicción la tarea empezada por los gobernadores Sylvestre Begnis y Raúl Uranga. Durante su gestión lograron sortear constantes obstáculos que no impidieron que la obra avance a tal punto, de no tener retorno.

Cierta vez, el Gobernador Uranga exclamó: “El Túnel se hará”... Tessio y Contín, en honor, “*domaron el Paraná*”.-



Fotografía extraída del Fondo Uranga del Museo Martiniano Leguizamón.