

**CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE**

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
15 JUN 2021	
Recibido	11.41
Exp. N°	43953

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

La Cámara de Diputados de la Provincia vería con agrado que el Poder Ejecutivo, por intermedio del organismo que corresponda, evalué la posibilidad de gestionar ante el Poder Ejecutivo de la Nación, la construcción del nuevo Puente de Interconexión entre las Ciudades de Santa Fe - Santo Tomé, que había sido anunciada por la Jefatura de Gabinete Nacional en el mes de Noviembre del año 2020, para el primer semestre del año en curso.

**DIPUTADO PROVINCIAL
OSCAR ARIEL MARTÍNEZ**



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Las Ciudades de Santa Fe y de Santo Tomé se encuentran conectadas y unidas por la Autopista Brigadier López y por el histórico Puente Carretero. Éste, cumplirá el próximo mes 82 años, ya que se inauguró el 14 de julio de 1939.

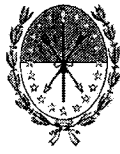
En la actualidad, el Puente Carretero tiene un tránsito aproximado de 40 mil vehículos diarios de distinto porte, en tanto que por la Autopista Santa Fe-Rosario, previo paso por el acceso norte, se desplazan diariamente 2.400 vehículos.

El crecimiento del parque automotor y la necesidad del paso entre las ciudades, ha puesto en evidencia la obsolescencia del antiguo puente, produciéndose cada mañana y cada tarde no solo el congestionamiento sobre el mismo sino en las calles de acceso al mismo, tanto del lado de Santa Fe, como de Santa Tomé.

Además, a nivel regional, el conglomerado urbano de Santa Fe – Santo Tomé se inserta dentro del Corredor Bioceánico Central, que vincula el puerto brasileño de Porto Alegre con el chileno de La Serena, uniendo los océanos Atlántico y Pacífico por el centro de nuestro territorio nacional. Este núcleo urbano funciona como nexo entre la infraestructura vial procedente de Mesopotamia (Ruta Nacional 168) y la que se dirige hacia Chile (Ruta Nacional 19 y otras). Actualmente, esta conexión se realiza a través de la Avenida de Circunvalación a la ciudad de Santa Fe (Avenida Mar Argentino) derivándose luego por la Ruta Nacional 11, que cruza el río Salado a través del "Puente Carretero", una travesía urbana de unos 3,5 km en la ciudad de Santo Tomé hasta salir por la Ruta 19 hacia el oeste.

A nivel local, existe un fuerte vínculo socio-económico-administrativo entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé, lo cual determina un alto volumen de viajes diarios.

De lo dicho se desprende que la materialización de una nueva interconexión vial entre Santa Fe y Santo Tomé generará beneficios



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

al nivel de red o regional como así también para el desarrollo de las actividades locales entre las mismas.

Cabe recordar que en año 1997 se iniciaron gestiones ante el Gobierno Provincial a efectos de dotar de una nueva vía de comunicación con la Capital Provincial. Luego en el año 1998, el Gobierno Provincial definió la ubicación del nuevo puente a la altura del denominado Puente Ferroviario, en forma paralela al mismo, accediendo a Santa Fe por calle General López y a Santo Tomé en la zona del Balneario. En esa oportunidad, imposibilitado de obtener financiamiento, este proyecto no pudo concretarse y transformarse en la tan ansiada obra.

En el mes de agosto de año 2007, el ex Presidente Nestor Kichner, plantea que el Estado Nacional podría asumir el costo de la construcción del nuevo puente en compensación por el aporte realizado por el Gobierno Provincial en la transformación en Autovía de la Ruta Nacional 19 en el tramo San Francisco-Santo Tomé. Por ello, el 18 de octubre de 2007 se firma el convenio entre el Ministerio de Planificación Federal y el Gobierno de Santa Fe formalizando de esta manera la propuesta original.

Siguiendo con la cronología de hechos en pos de lograr la materialización de este puente, el 31 de mayo de 2010 se procede a la apertura de sobres en el marco de la licitación para contratar los estudios de ingeniería, económicos y ambientales y el 8 de septiembre de 2010 se procede a la apertura de sobres para analizar las ofertas económicas de las empresas consultores que había logrado sortear la primera etapa de elegibilidad.

El 17 de diciembre de 2010 se firma el contrato de adjudicación entre la Dirección Nacional de Vialidad y la UTE Consulbaires I.C.S.A. – Proinsa P.I.S.A., que resultara ganadora de la licitación.

La DNV solicitó al grupo consultor analizar las ocho alternativas de cruce definidas en los estudios antecedentes (UTN-UNL, 2007) a fin de determinar la opción técnica, económica, y socio-ambiental más favorable. Se planteó de una matriz multicriterio de decisión para la comparación de las alternativas preseleccionadas, cuyos criterios se



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

agruparon en las siguientes áreas: "urbano-ambiental" "transito-movilidad" "infraestructura" "económica". Finalmente, en base a las recomendaciones de dicho estudio, la DNV adoptó por resolución la Alternativa N°3, que cruza el río Salado a la altura de la calle Mendoza de la ciudad de Santa Fe.

- Breve detalles técnicos de la obra:

A fin de vincular la interconexión vial con la red troncal nacional, se definió el inicio del trazado en el km 457,50 de la Ruta Nacional 11, inicio de la travesía urbana de 4,7 km en la ciudad de Santo Tome. En términos generales, el trazado adoptado sigue el desarrollo del ferrocarril de la ex-Línea General Belgrano, hasta el punto de cruce del río Salado, aproximadamente al frente de la calle Mendoza de la capital provincial. Este trazado posee un desarrollo total de casi 8,5 km.

El proyecto final consiste en una vía urbana rápida, con inicio en el km 457.5 de la Ruta Nacional 11 y la Avenida de Circunvalación de Santa Fe, a la altura del empalme de la calle Mendoza.

Considerando que la Avenida de Circunvalación se prolonga en el trazado norte de la Ruta 11, hacia San Justo y las provincias de Chaco y Formosa, puede considerarse que esta nueva interconexión vial Santa Fe – Santo Tomé constituye la variante de la actual travesía urbana de la Ruta 11 en Santo Tomé.

Esta obra posee una configuración de avenida urbana, con dos calzadas de 7 m de ancho y una calle colectora adyacente a la línea municipal, a fin de facilitar la separación de los flujos vehiculares pasantes de los movimientos locales de acceso a la propiedad.

Dado al alto desarrollo urbano de la zona adyacente en el inicio de la interconexión vial, los cruces con las calles transversales de Santo Tomé se resolvieron mediante siete intersecciones semaforizadas dotadas de carriles auxiliares de giro a la izquierda. Por otra parte, a fin de agilizar el tránsito y generar adecuadas condiciones de seguridad, se plantearon cruces a distinto nivel en la intersecciones con vías más importantes: un distribuidor con la Ruta Nacional 19 y un alto nivel sobre las vías ferroviarias de las ex Líneas General Mitre y General Belgrano.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Ya en la zona suburbana de Santo Tomé, cuando el trazado es adyacente al río Salado, las intersecciones resolvieron mediante rotondas a nivel.

Las obras de arte mayores pueden ser clasificadas en dos grandes grupos: el viaducto de cruce del río Salado, y los demás puentes viales. El viaducto de cruce del río Salado es la obra más importante y emblemática del proyecto. Está compuesto por dos puentes, uno para cada calzada. Cada uno posee un puente principal de tres vanos a ejecutar por avance de voladizos sucesivos, cuyo objetivo es el cruce del cauce principal del río sin pilas intermedias. Por otra parte, dado que el curso del Salado está recostado sobre la margen sur del ancho valle de inundación, adosado al puente principal se proyectó un viaducto de acceso de diez tramos de 50 metros de longitud. El vano central del puente principal es de 117 metros y los laterales tienen luces de 82 m. La estructura del puente está compuesta por una viga hueca o cajón, de 12,80 m de ancho y de altura variable entre 2,50 m, en el centro del tramo, a 6 metros en las adyacencias de los pilares en el puente principal. En el viaducto de acceso la altura de la estructura es constante de 2,50 m. La altimetría en el sector del puente principal posee una combinación de curvas verticales que le confiere al tablero del puente una suave forma de arco, en tanto que el viaducto de acceso es prácticamente horizontal. La cota de la rasante se adoptó de forma que la parte inferior de la viga cajón esté por sobre la cota de las defensas de Santa Fe y Santo Tomé, de manera que la superestructura no sea afectada por las crecidas del río Salado.

Respecto a los puentes viales del resto del proyecto, se adoptó la configuración de puentes-losa, a fin de mejorar la estética desde un punto de vista urbano, evitando la configuración clásica de superestructuras de losas de tablero sobre vigas pretensadas. Los viaductos sobre la Ruta Nacional 19 y sobre los ferrocarriles de las ex -Líneas General Mitre y General Belgrano son de 5 y 6 vanos de 29 metros. Los dinteles de un único pilote-columna, a fin de facilitar el encaje de la obra, en especial en el sector de segundo alto nivel citado.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Los viaductos se resuelven con una única estructura para ambas calzadas de la autovía, de manera que el ancho del tablero es de 16 m. En el distribuidor de la Avenida de Circunvalación se prevé la construcción de dos puente-losa que forman parte de una rotonda a distinto nivel. Estos puentes son de un único vano 30 m, con un tablero de 15,10 m y una altura de 1,25 m.

Finalmente, el Jefe del Gabinete Nacional, Santiago Cafiero, había adelantado en el mes de Noviembre del año 2020, al Gobierno Provincial, que durante el primer semestre del año 2021 se iniciaría el proceso del llamado licitatorio para la construcción del mismo. En ese lapso, se buscaría la fuente de financiación de tipo internacional ya que el presupuesto aproximado de la obra rondaba los 120 millones de dólares

En ese mismo momento, el Jefe del Séptimo Distrito de Vialidad Nacional, Fabio Sánchez, confirmó públicamente que el proyecto ejecutivo del nuevo puente está concluido y aseguró que se trabajaba en su readecuación con el objetivo de salir a tomar créditos internacionales debido a la importancia de la obra. También advirtió sobre la posibilidad de demoras en este proceso, cuando dijo que el llamado a licitación se produciría entre 2021 y 2022.

Atendiendo a todo lo expuesto y a la imperiosa necesidad de la concreción de la obra del nuevo Puente, solicito a mis pares legisladores tengan a bien acompañar este proyecto.