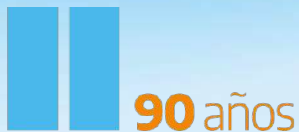


Segundo Puente **Chaco-Corrientes**

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO
JUNIO 2023



Vialidad Nacional

Hitos temporales del desarrollo del Proyecto



Proyecto Segundo Puente **Chaco-Corrientes**

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE
LA OBRA



Situación Actual

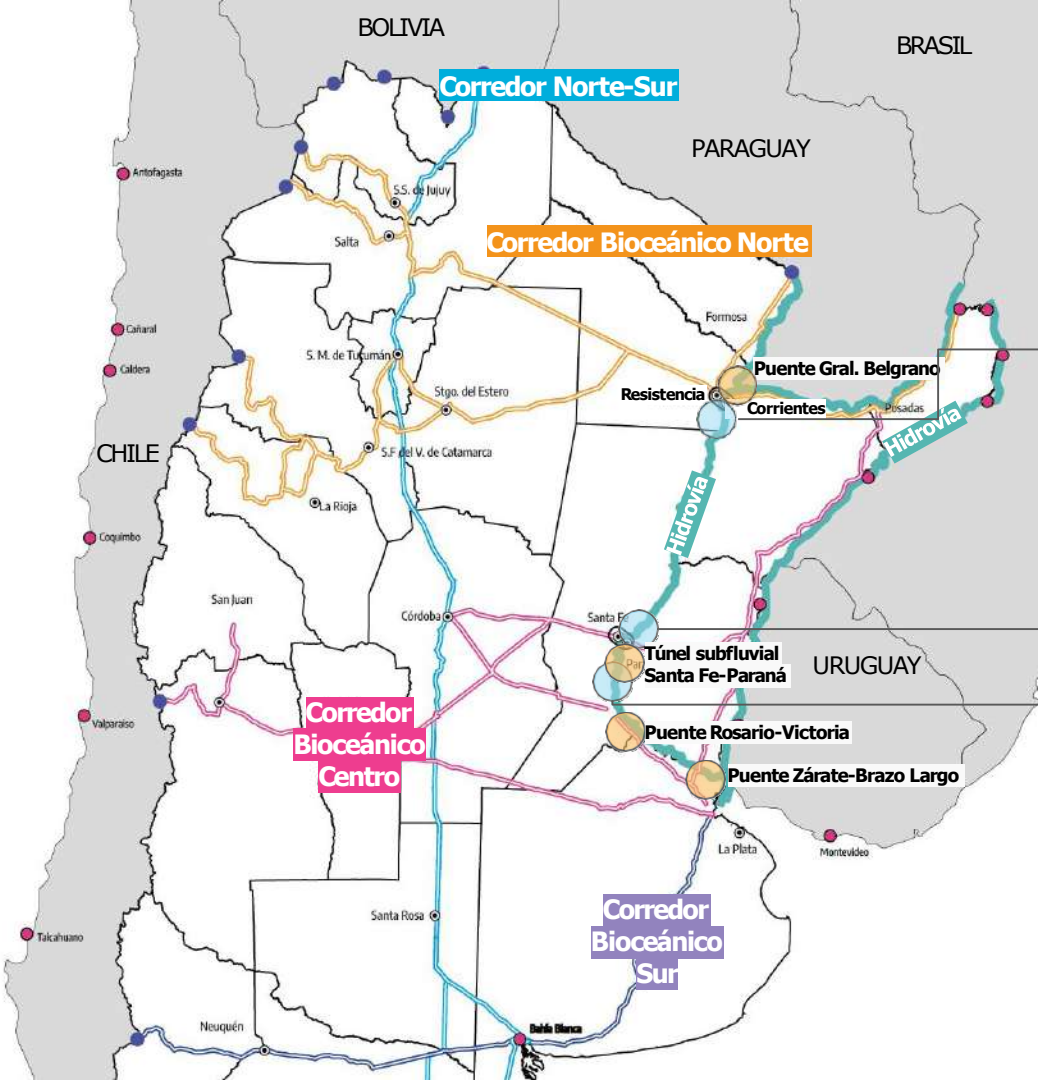
La calzada es 1+1, sin banquetas, y desemboca en el centro de la ciudad de Corrientes.



Gran congestión,
demoras y polución

Baja previsibilidad:
interrupción del
tránsito frecuente

Dificultad para
realizar
mantenimiento



Puentes sobre el Río Paraná

● Puentes proyectados

Segundo Puente Chaco-Corrientes

Puente Santa Fe – Paraná
Anteproyecto en elaboración

Puente urbano Santa Fe – Santo Tomé
Proyecto ejecutivo finalizado para licitar

● Puentes existentes
Inaugurados en 1969, 1973, 1977 y 2003

¿Por qué construir el Segundo Puente Chaco-Corrientes?

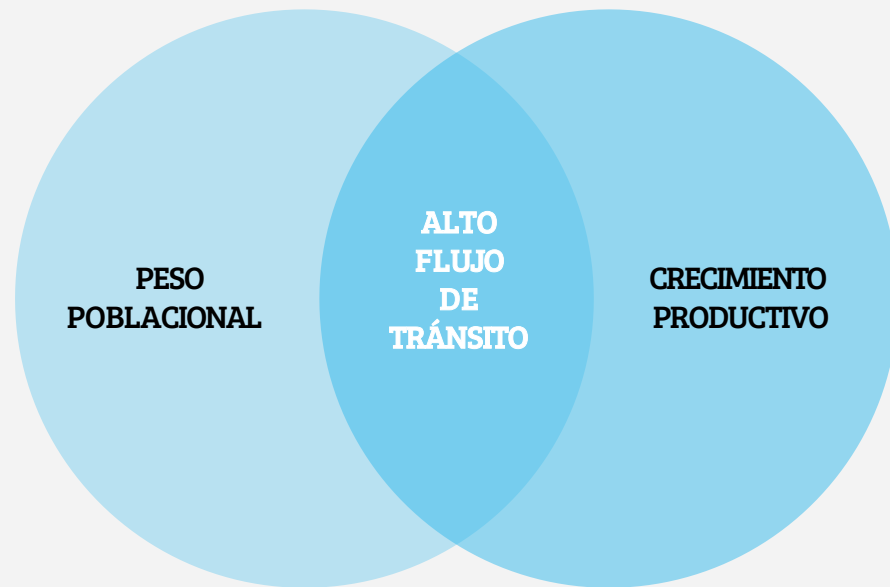
1

Las ciudades de Resistencia y Corrientes cuentan con una dinámica de **desarrollo urbano** en expansión por posicionarse como un nodo logístico y de servicios con **gran centralidad en el NEA**.

2

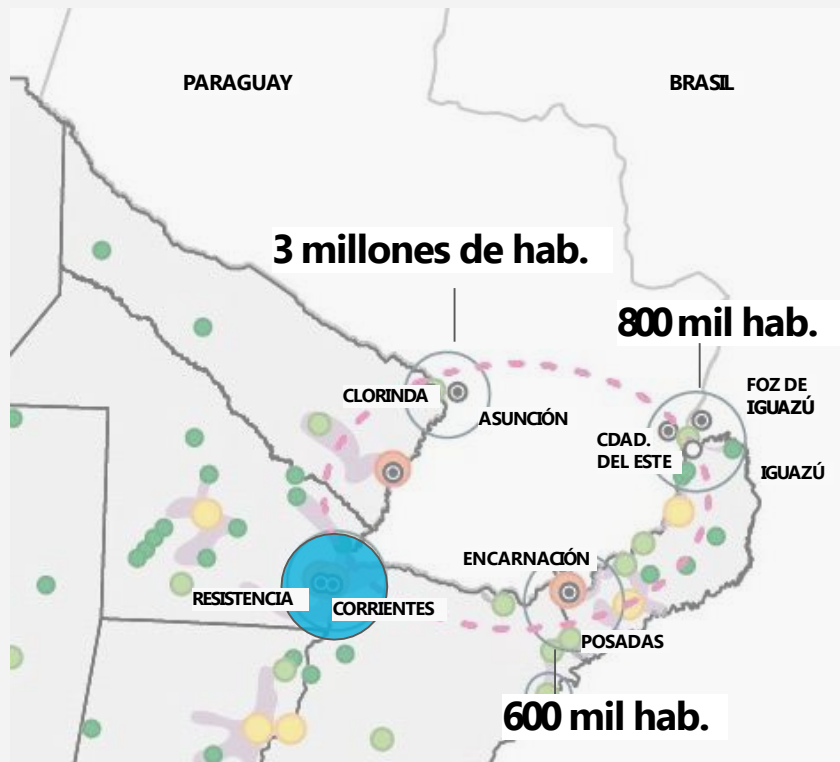
Las provincias involucradas son las que **más ampliaron su superficie cultivada** en las últimas décadas y aportan **gran parte del desarrollo agroganadero** por fuera de la zona núcleo del país.

El aumento del flujo de tránsito generado por estos procesos plantean la necesidad de mejorar la **infraestructura para acompañar y retroalimentar ese crecimiento y continuar su expansión**.



Peso poblacional del área de influencia

Las ciudades que se beneficiarán con la obra conforman un **sistema urbano** donde residen **5 millones de habitantes**



Resistencia | Corrientes
800 mil hab.

Resistencia concentra el
43% de la población
urbana de Chaco.

En Corrientes vive
el 42% de la población
urbana de la Provincia.

Tránsito entre Resistencia y Corrientes

**Flujo
actual**

70%

viajes interurbanos
entre los aglomerados

30%

viajes
interprovinciales e
interregionales
(Corredor Bioceánico Norte)

60 min

es el tiempo aproximado
para cruzar el Puente
Gral. Belgrano (1,7 km)

Crecimiento de la demanda interanual proyectada

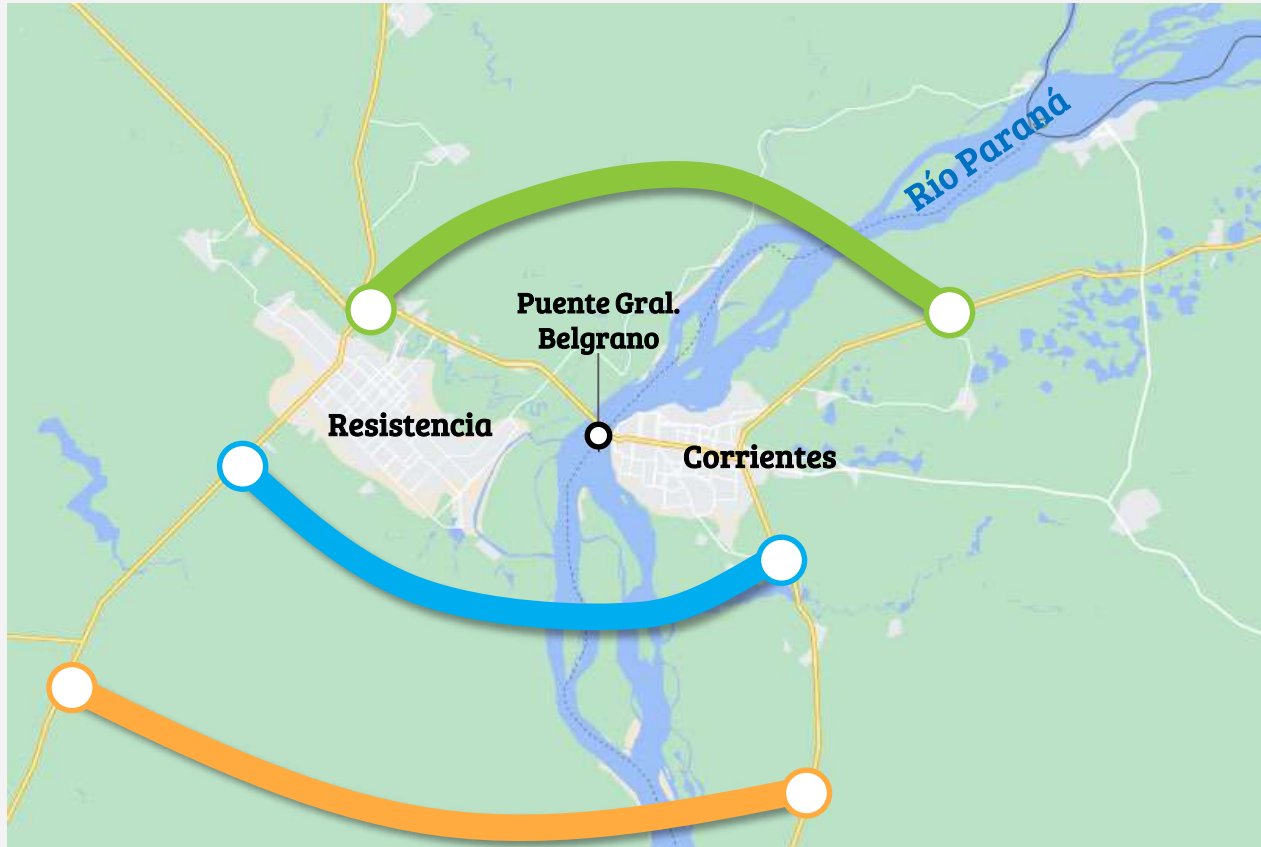
Tránsito diario promedio de autos, camiones livianos y pesados, micros y otros



Proyecto Segundo Puente
Chaco-Corrientes
PROYECTO



Alternativas Estudiadas



Alternativa Norte

Prioriza el tránsito del Corredor Bioceánico



Alternativa Centro

Prioriza el tránsito local, sirviendo también al Corredor Bioceánico



Alternativa Sur

Beneficia solo algunos Corredores

Estudios realizados para el proyecto



Estudios de
tránsito vial



Estudios de
tráfico fluvial



Estudio de
impacto ambiental



**Relevamiento
topográfico
y batimétrico**



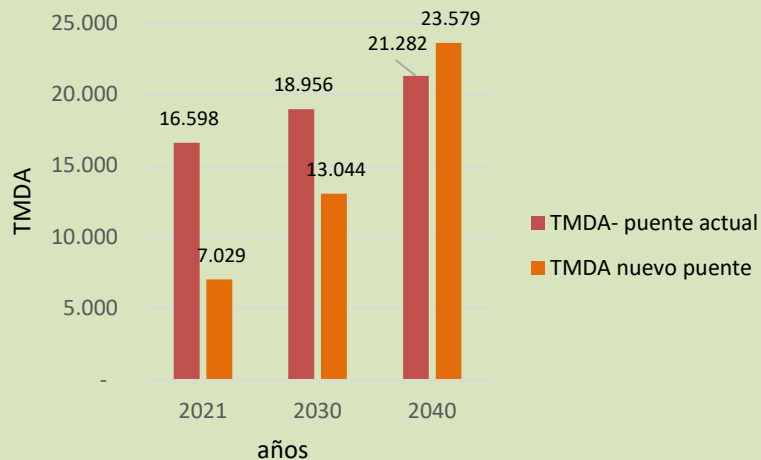
Estudios
geotécnicos



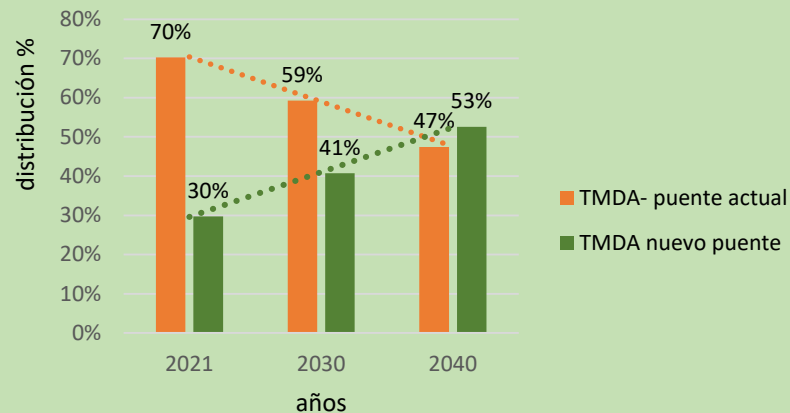
Estudios
**hidrológicos-hidráulicos
y modelación**

Estudio de Tránsito Vial

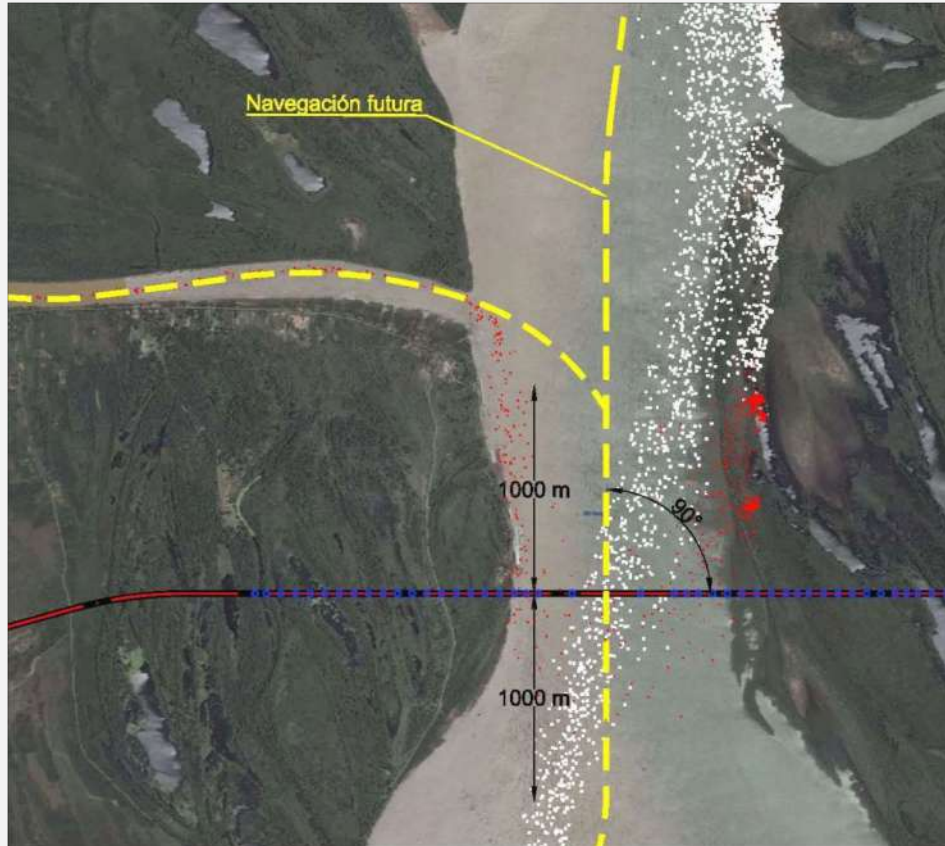
Evolución TMDA- ambos puentes



Distribución del tránsito total de cruce a lo largo del tiempo



Estudio de Tráfico Fluvial

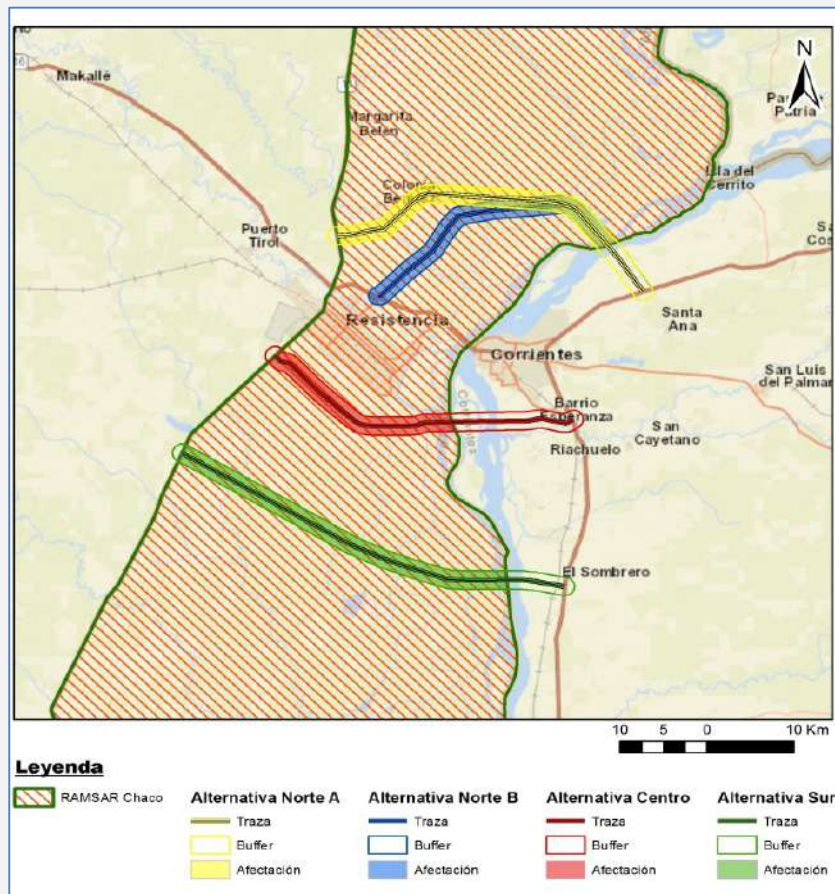


Estadísticas de navegación

Se obtuvieron de Prefectura Naval Argentina 65.000 datos mensuales de posicionamiento de 93 embarcaciones, lo que permitió analizar las trayectorias actuales de las embarcaciones comerciales (barcos portacontenedores y barcas).

La ubicación del vano principal del nuevo puente responde a la actual zona de paso de las embarcaciones. Sin embargo, la navegación futura será en forma ortogonal al puente, siguiendo las indicaciones de la Dirección Nacional de Vías Navegables, fundamentalmente por la desaparición de los amarraderos en la Isla Palomera.

Estudio de Impacto Ambiental



	Área afectada (km²)
Norte A	62,56
Norte B	60,55
Centro	42,23
Sur	73,29

Alternativa Centro

La nueva conexión Chaco – Corrientes utiliza la traza que genera menores impactos sobre sitios ambientales relevantes.

Además se compatibiliza con la “Propuesta integral de Desarrollo del Sector Sur del Gran Resistencia”, sin interferir con la Nueva Planta de Tratamiento y Disposición Final de Residuos Sólidos Urbanos de Resistencia.

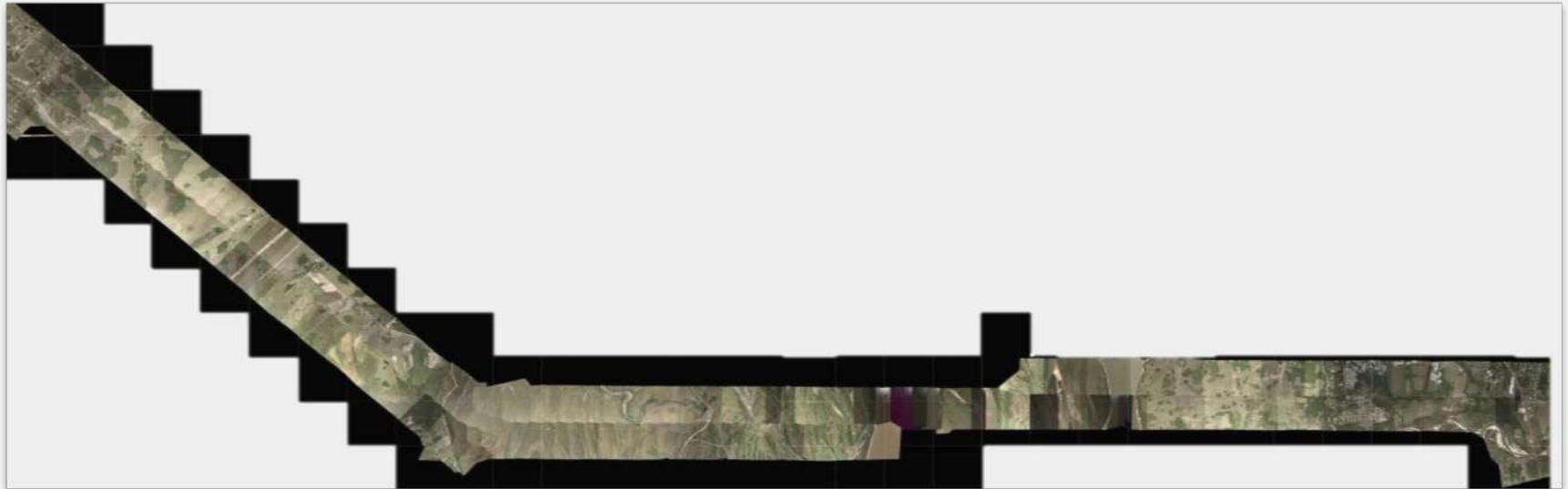
Del lado Corrientes se ajusta a lo contemplado en el Master Plan del desarrollo urbanístico Santa Catalina.

En el relevamiento de unidades de paisaje colaboraron con el Equipo ambiental del Consorcio profesionales del CECOAL (Centro de Ecología Aplicada del Litoral - UNNE).

Relevamientos Topográficos

Se ejecutó mediante tres tecnologías diferentes y complementarias:

- Medición de la Red de Apoyo Primaria mediante receptores geodésicos GNSS de doble frecuencia (Sistema Global de Navegación por Satélite),
- Sensor LiDAR (Light Detection and Ranging) Aerotransportado, para la generación de un modelo digital de elevaciones,
- Relevamiento fotogramétrico, para la generación de un mosaico de ortofotos que sirvió para la vectorización de los detalles del terreno.

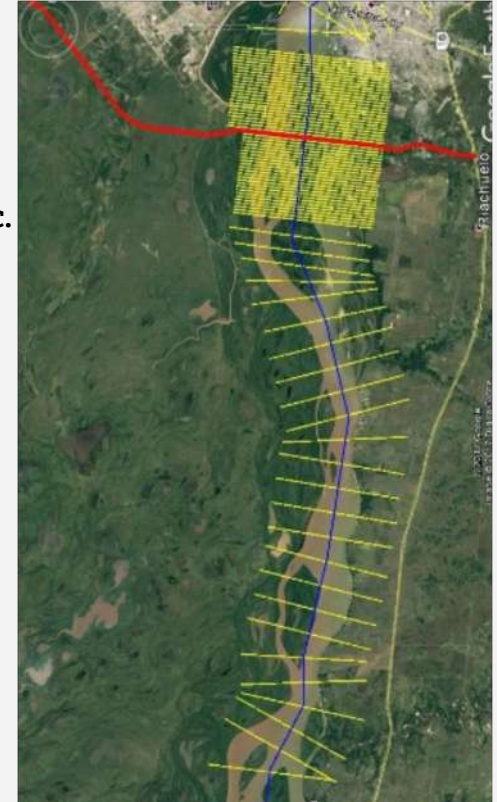


Relevamientos Batimétricos

Los perfiles batimétricos aguas arriba y aguas abajo del puente se realizaron mediante dos sistemas:

- Franja de 4 km cercana al eje de proyecto con sistema multihaz mediante Ecosonda TELEDYNE RESON 7125.
- Desde 40 km aguas arriba (Paso de la Patria) hasta 40 km aguas abajo del eje (isla Sombrero) con sistema monohaz: Sonda ecógrafa digital ODOM Hydrotrac.

Planificación de Perfiles Aguas Arriba del Eje de Proyecto



Planificación de Perfiles Aguas Abajo del Eje de Proyecto

Estudios Geotécnicos sobre Traza Vial



Estudios Geotécnicos para Puente Principal y Viaductos

Sondeos para puente principal y viaductos

Leyenda

● V. Sondeos Viaductos - P. Sondeos Puente Principal

Camino a V08 y V09

PP03



Google Earth

Imágenes 2018 DigitalGlobe

Trabajos de campo realizados entre diciembre de 2017 y mayo de 2018



Estudios hidrológicos-hidráulicos y modelación

1) Se analizaron dos escenarios:

Escenario 1: Situación actual sin obras

Escenario 2: Situación con las obras de puente principal, viaductos de acceso y terraplenes incorporadas.

2) En ambos escenarios se desarrollaron los siguientes modelos de cálculo:

Modelo Unidimensional (HecRas 5.0.1)

Distribución de niveles longitudinales, velocidades medias y sobreelevaciones localizadas por acción del puente

Modelo bidimensional hidrodinámico (DELFT3D)

Diferencia de niveles en los escenarios analizados.

Campo de velocidades longitudinal y transversal.

Inclinación de la corriente con relación a pilas y estribos.

Funcionamiento de las obras complementarias (Alcantarillas y puentes)

Modelo geomorfológico

Erosiones generales, complementadas con el análisis de erosiones localizadas.

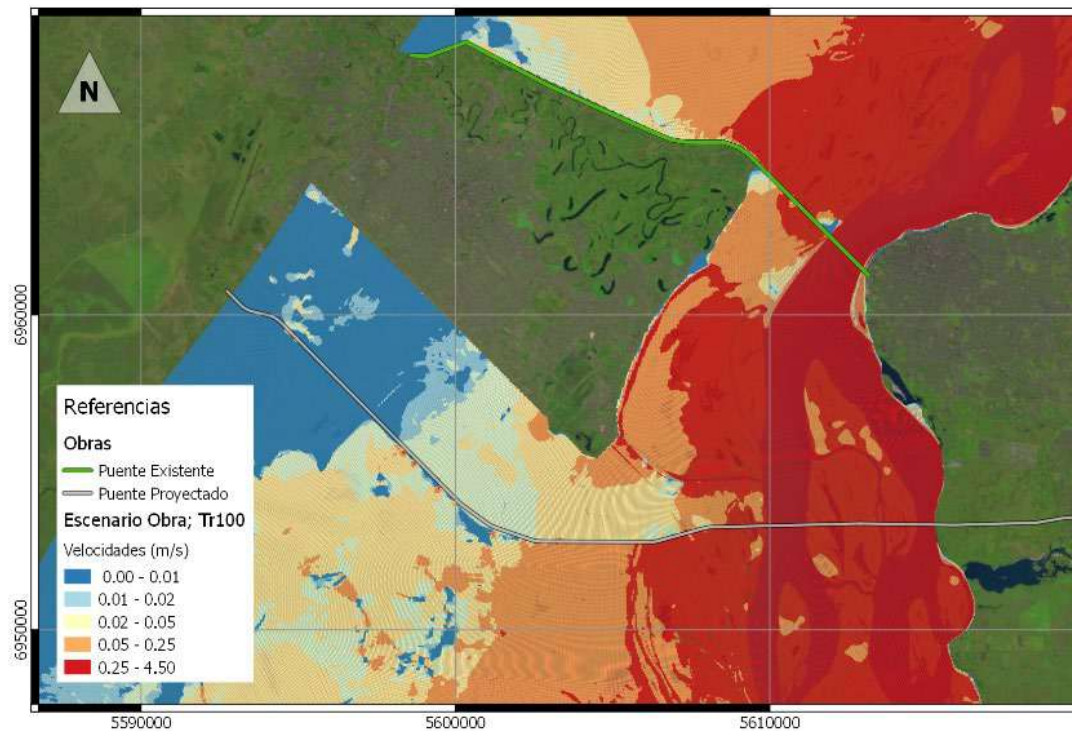
3) Condiciones de diseño y verificación

Crecidas de 100 años de recurrencia: Caudal = 60.000 m³/s

Crecidas de 1000 años de recurrencia: Caudal = 80.000 m³/s

En ambos casos se consideran crecidas de larga duración y corta duración

Estudios hidrológicos-hidráulicos y modelación



Para el armado de los perfiles transversales utilizados en la modelación hidráulica se combinaron los perfiles batimétricos realizados en el propio curso de agua con el relevamiento LIDAR del valle de inundación del río Paraná, abarcando desde la RNN°11 al oeste hasta las barrancas del lado correntino.

Estudios hidrológicos-hidráulicos y modelación



Alternativa Seleccionada: Centro



**Segundo Puente
Chaco-Corrientes + Nueva
Conexión RN 11 y 12**
Anteproyecto finalizado

**Variantes Resistencia y
Corrientes** | Adjudicadas

**Travesías Urbanas RN
11 y RN 12** | En ejecución

**Extensión de la Variante
Corrientes sobre la RP 9
hasta la RN 12** | En evaluación

Proyecto Segundo Puente
Chaco-Corrientes

DETALLE DE OBRAS



Proyecto Segundo Puente Chaco-Corrientes

DETALLE DE OBRAS

Se construirá un **puente principal** de 772 metros de longitud que **unirá los dos márgenes del Río Paraná**, con dos carriles por sentido de circulación.

Este tramo incluirá una **nueva autopista** de 34,5 km que conectará las RN 11 y 12.

Además, se construirán **dos variantes** de estas rutas nacionales que permitirán vincular la traza nueva con la RN 16 en Resistencia, y con la RP 5 en Corrientes.

El proyecto forma parte de otras **obras de desarrollo estratégico** para fortalecer el **Corredor Bioceánico Norte**, como las **Travesías Urbanas de Resistencia y Corrientes**.

Obras proyectadas y en ejecución



**Segundo Puente
Chaco-Corrientes + Nueva
Conexión RN 11 y 12**
Anteproyecto finalizado

**Variantes Resistencia y
Corrientes** | A licitar

**Travesías Urbanas RN
11 y RN 12** | En ejecución

**Extensión de la Variante
Corrientes sobre la RP 9
hasta la RN 12** | En evaluación

Lo que estamos haciendo

Travesías Urbanas en Resistencia y Corrientes



Travesía Urbana Resistencia en la RN 11

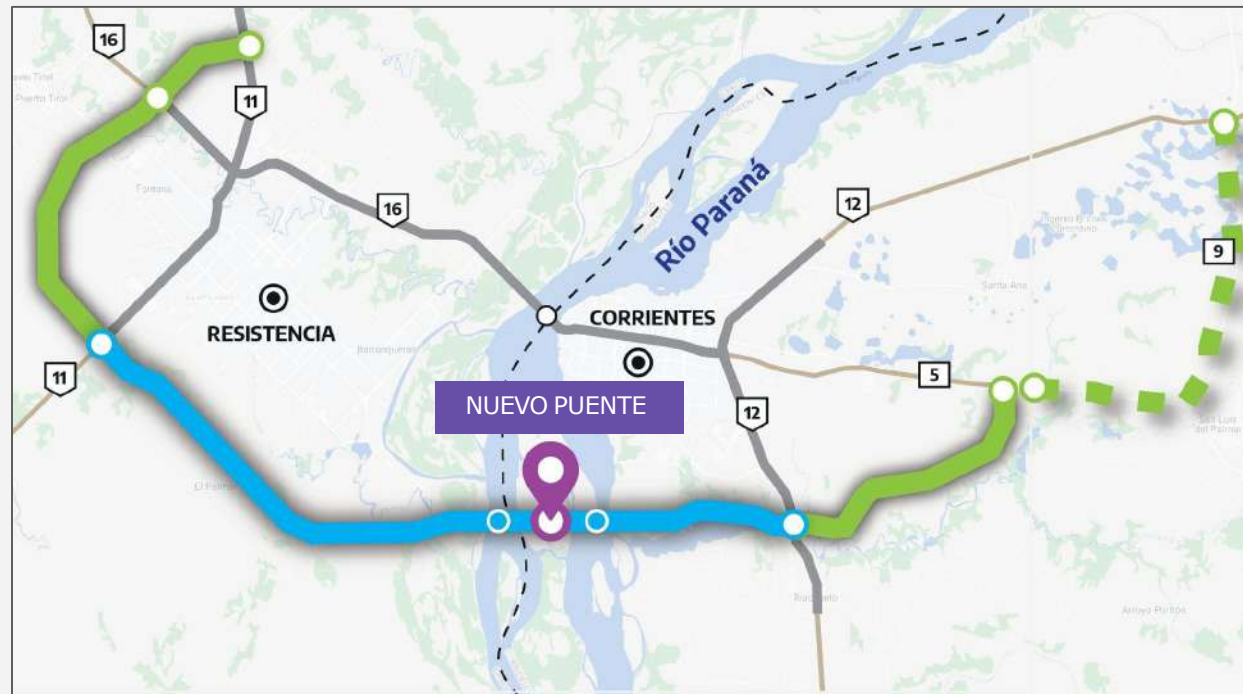
11 km de duplicación de calzada.

Travesía Urbana Corrientes en la RN 12

13 km de duplicación de calzada.

Lo que vamos a hacer

Segundo Puente Chaco-Corrientes + Nueva Conexión RN 11 y 12 + Variantes Resistencia y Corrientes



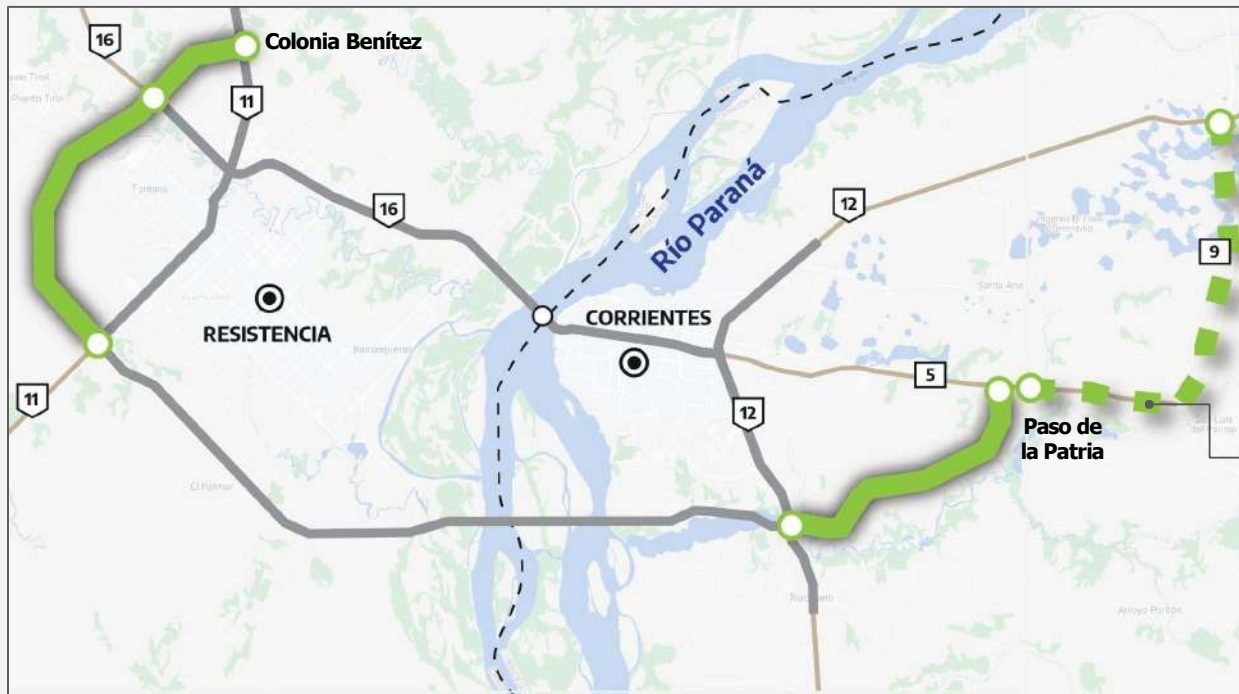
73,7 km
extensión total de obras

800 mil
personas beneficiadas

45 mil
vehículos por día

Lo que vamos a hacer | Etapa 1

Nuevas Variantes Resistencia y Corrientes



Variante Resistencia (RN 11)

20,2 km de autopista
Adjudicada

Variante Corrientes (RN 12)

12,6 km de ruta
Adjudicada

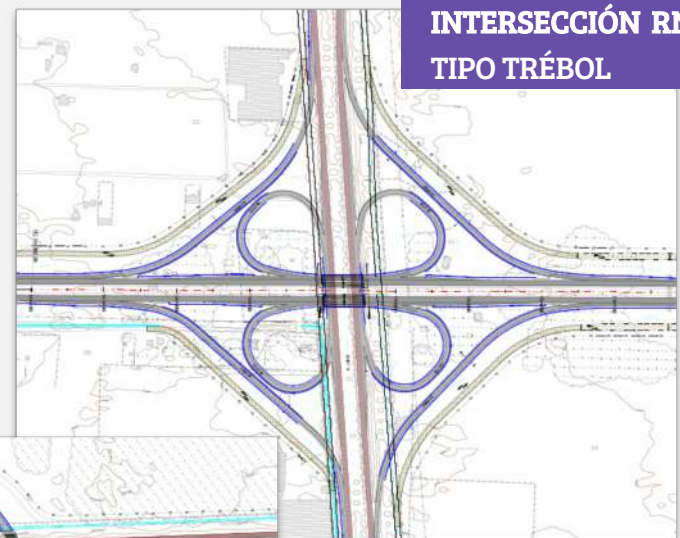
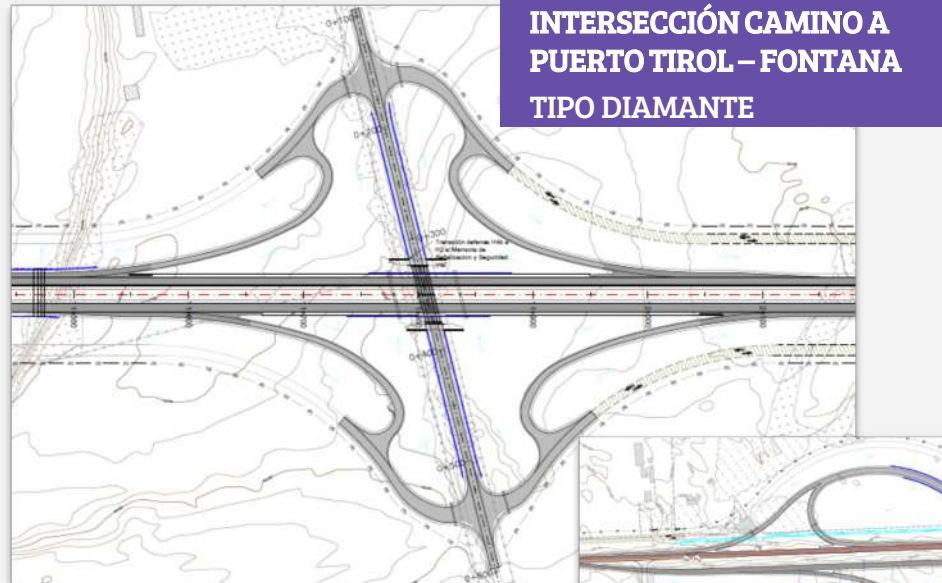
**Extensión de la Variante
Corrientes sobre la RP 9
hasta la RN 12** | En evaluación

Planimetría Variante Resistencia

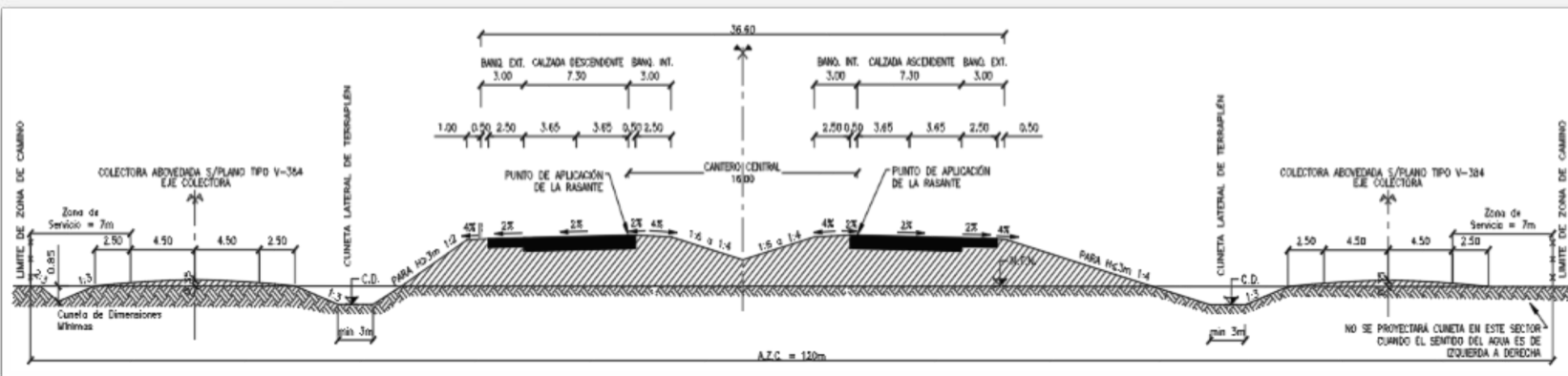
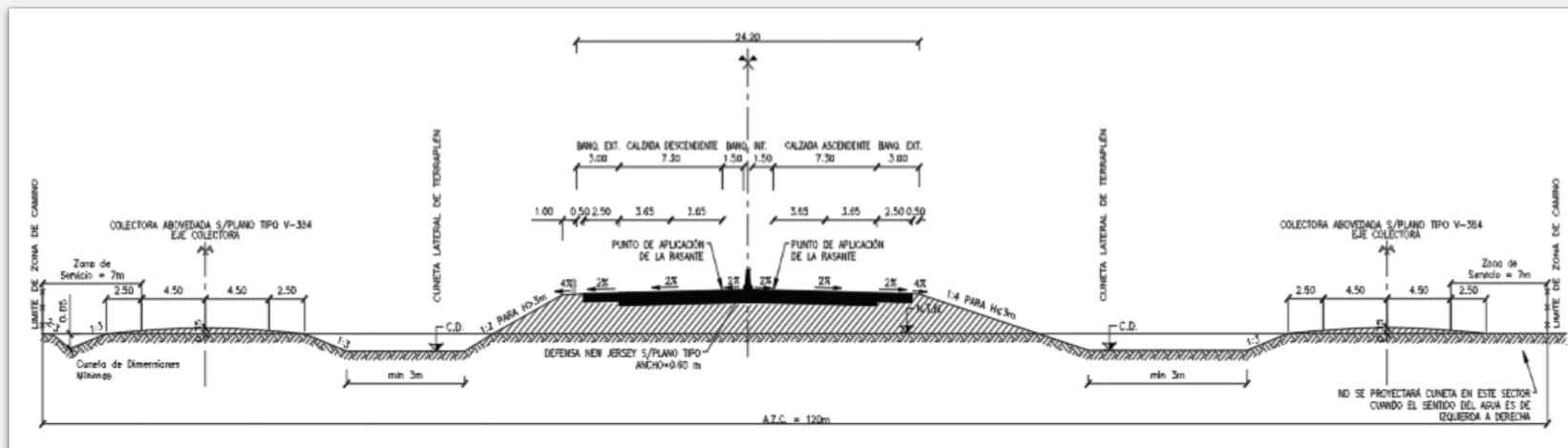
RN 11| Variante de Paso por la Ciudad de Resistencia



Distribuidores Variante Resistencia

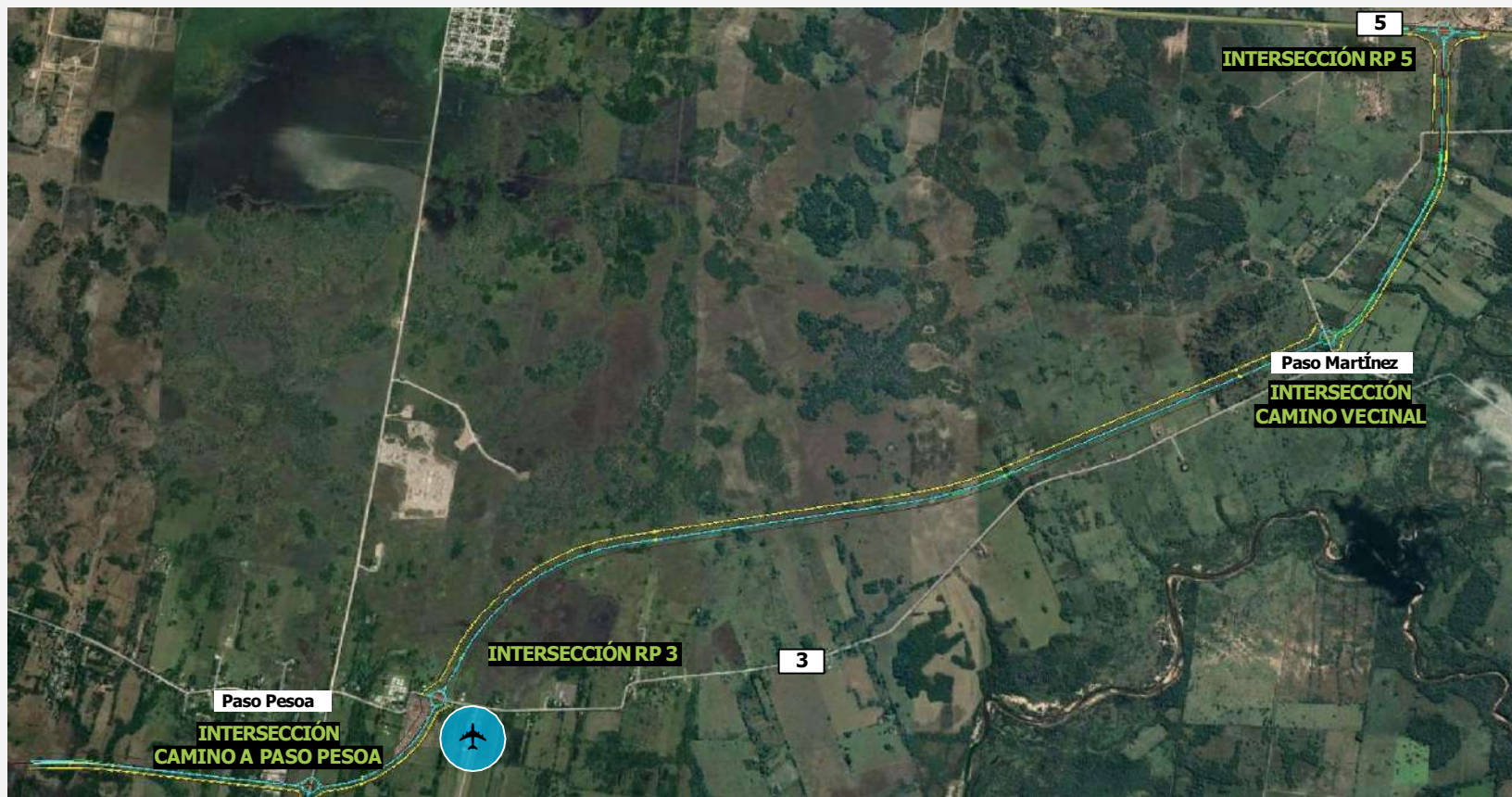


Variante Resistencia

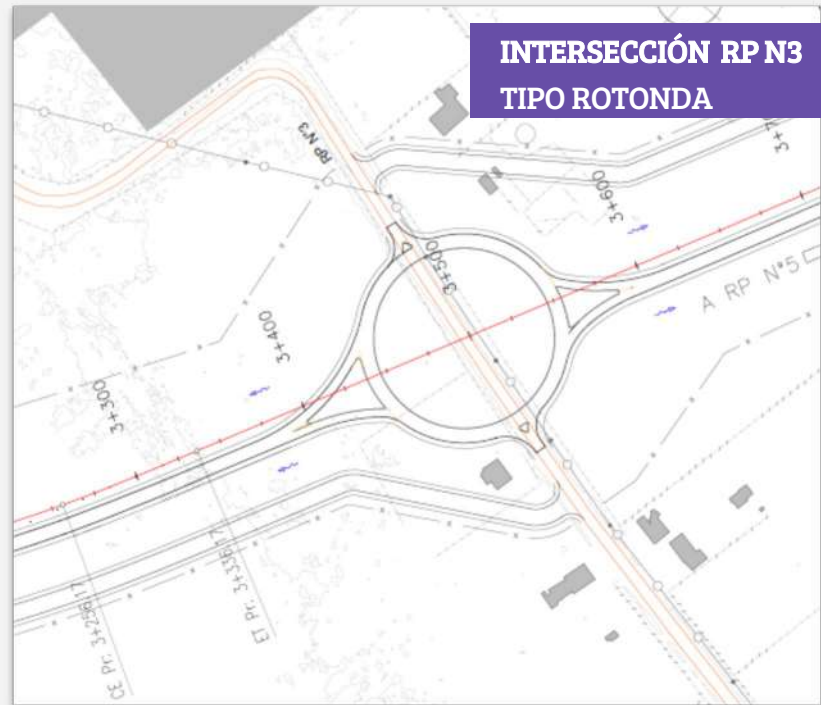


Planimetría Variante Corrientes

RN 12 | Variante de Paso por la Ciudad de Corrientes



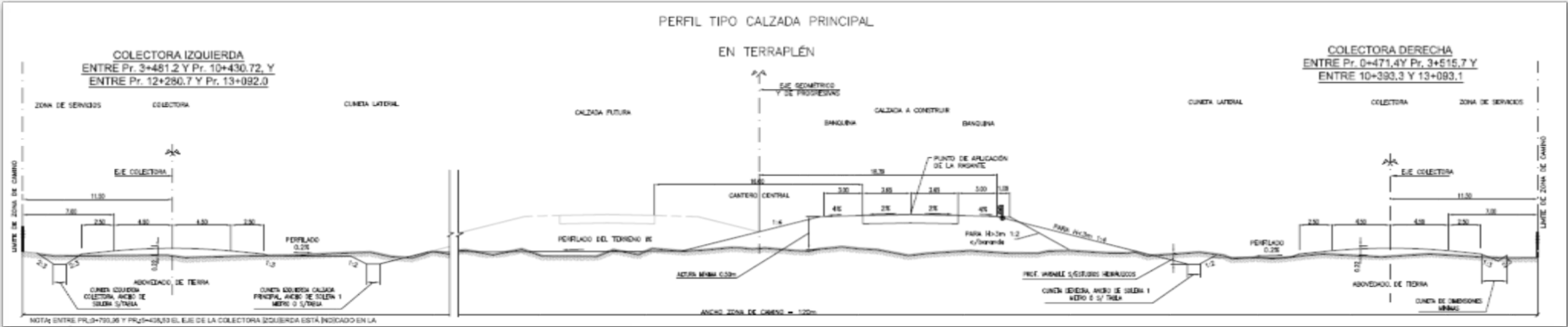
Distribuidores Variante Corrientes



Distribuidores Variante Corrientes

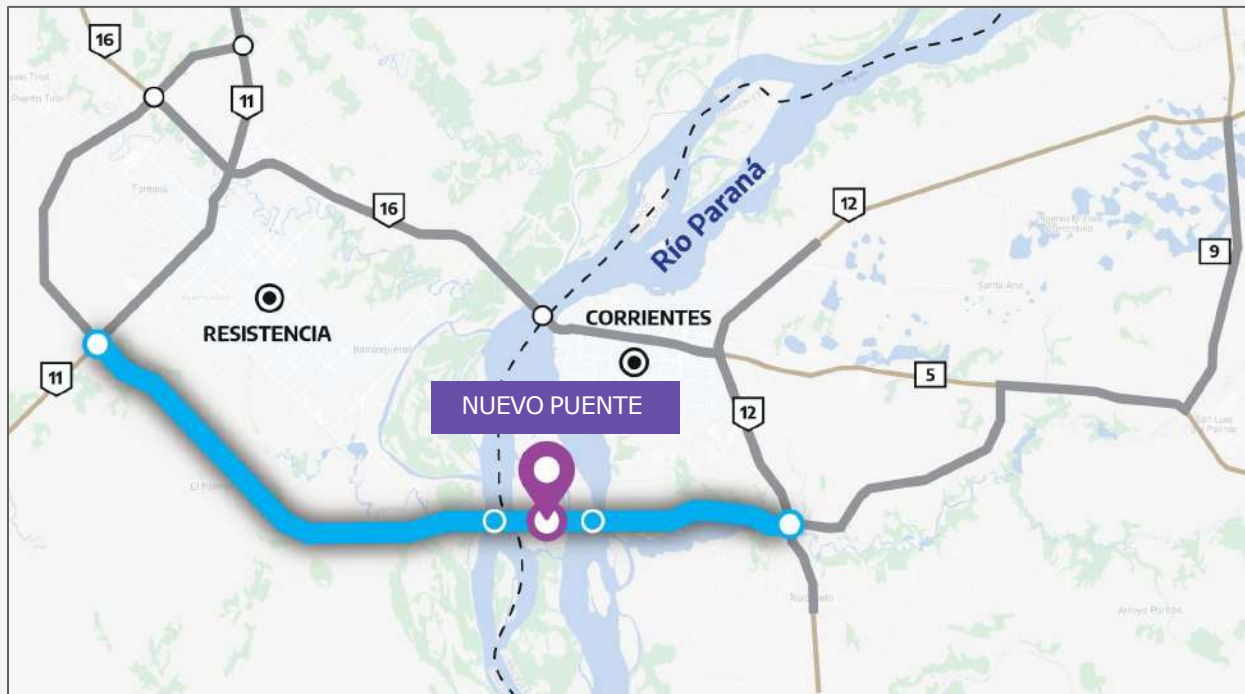


Sección Típica Variante Corrientes



Lo que vamos a hacer | Etapa 2

Segundo Puente Chaco-Corrientes + Nueva Conexión RN 11 y 12 (anteproyecto finalizado)



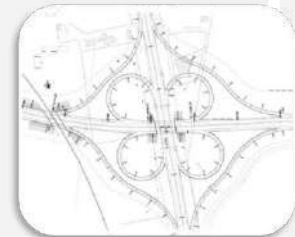
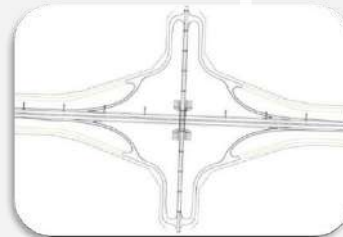
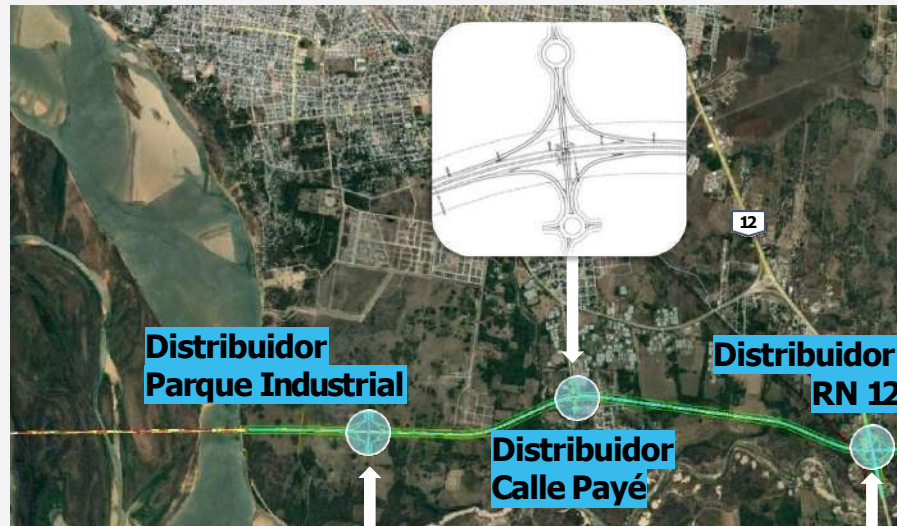
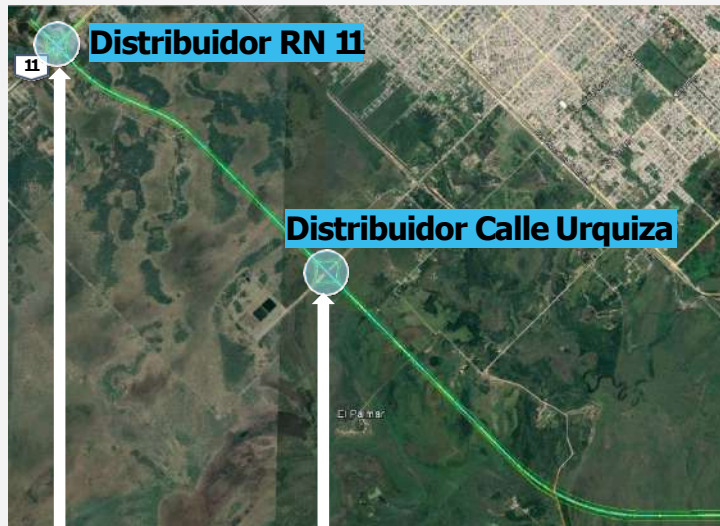
34,5 km
de autopista

5,6 km
de viaductos de acceso

772 m
longitud del puente

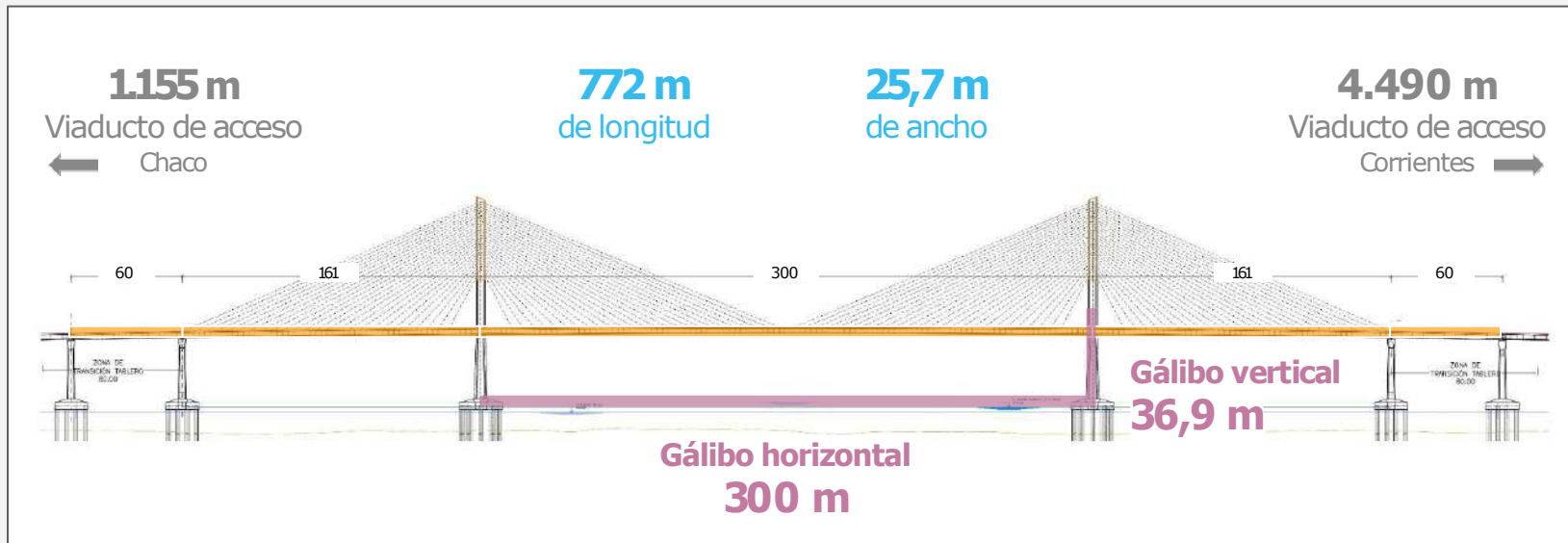
Planimetría Nueva Conexión RN 11y 12

Distribuidores



Características técnicas del Segundo Puente Chaco-Corrientes

Puente atirantado de hormigón



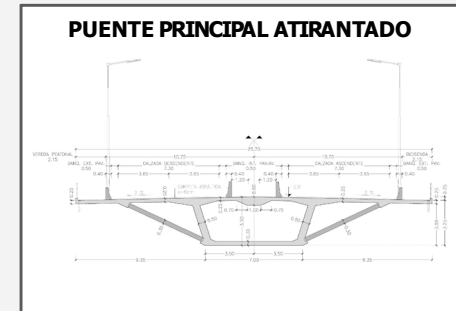
4 carriles
2 por sentido de circulación

2 pasarelas
peatonales

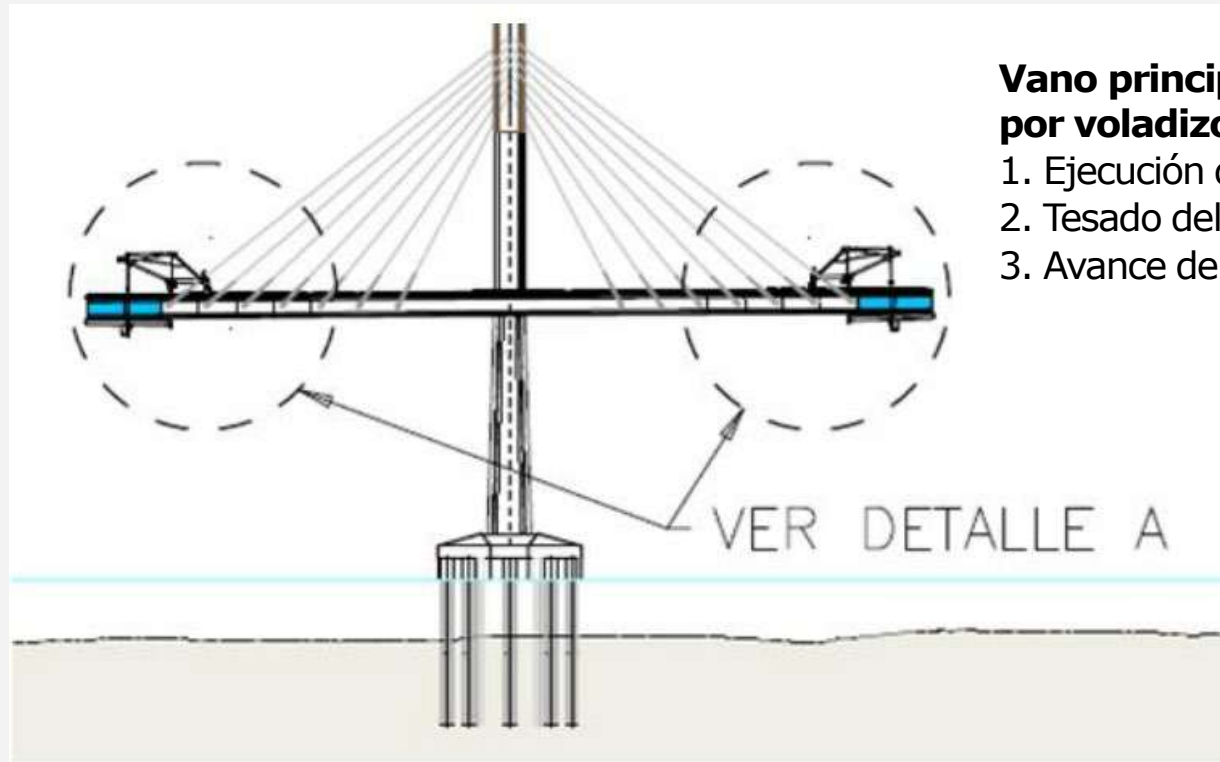
5 vanos
772 metros total

330 m principal (1)
161 m de compensación (x2)
60 m de transición (x2)

Secciones transversales típicas



Forma Constructiva del Segundo Puente Chaco-Corrientes



Vano principal – Sistema de avance por voladizos sucesivos

1. Ejecución de dovela
2. Tesado del tirante
3. Avance del carro

Forma Constructiva del Segundo Puente Chaco-Corrientes

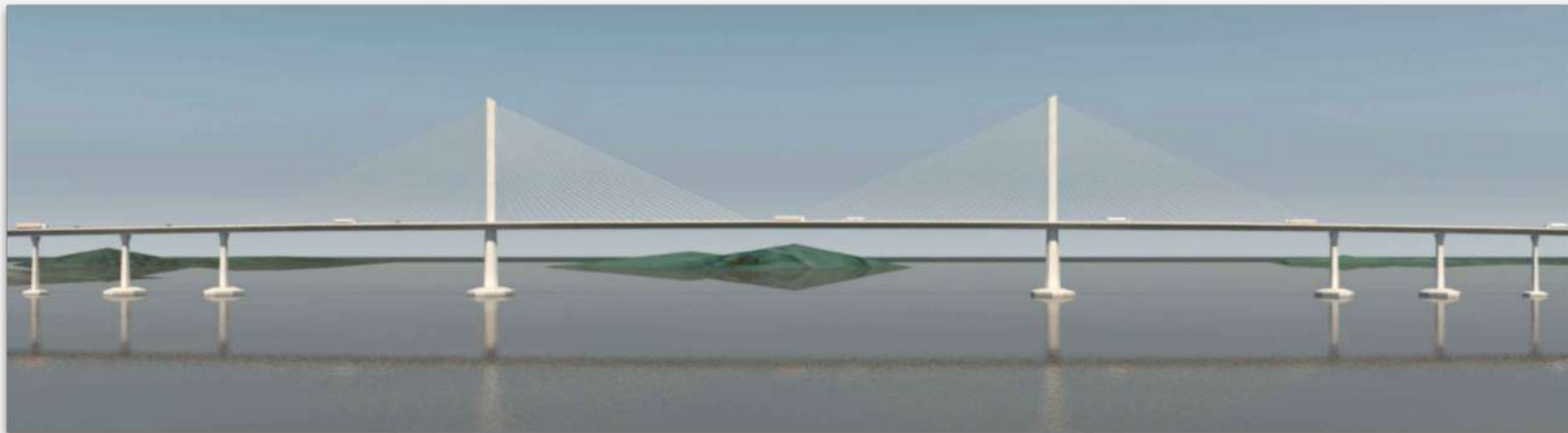
Resto del tablero – Sistema de autocimbra

Las autocimbras permiten el hormigonado del tablero vano a vano y son capaces de desplazarse por medios propios a cada posición de hormigonado.

Durante el hormigonado, estas estructuras se sujetan en la pila delantera (sobre la que apoyará el tramo de tablero que se está hormigonando) y en el tramo de tablero construido en la fase anterior.



Visualización del Segundo Puente Chaco-Corrientes



Proyecto Segundo Puente
Chaco-Corrientes

Muchas gracias



Vialidad Nacional