
Nuevo Puente Carretero Santa Fe-Santo Tomé

*Cuando los debates estratégicos no deben
impedir las decisiones urgentes*

★

Grupo Científico de Estudios de Transporte, Accidentología y Movilidad (Cetram). Facultad Regional Santa Fe, Universidad Tecnológica Nacional.

¶ Docente invitado, Planificación del Transporte, ingeniería civil e ingeniería industrial, FRSF, UTN.

¶ Director del Órgano de Control del Sistema de Transporte Público de Pasajeros por Colectivos. Municipalidad de la ciudad de Santa Fe

1. INTRODUCCIÓN

Establecer las prioridades de inversión de los recursos públicos es la primera tarea, y casi excluyente, que deben asumir los decisores gubernamentales. Inmediatamente se ponen en juego sus virtudes de temple, equilibrio y sabiduría para construir comunidades que contengan a sus integrantes y les brinden horizontes de bienestar y plenitud. Más específicamente, las obras públicas se llevan, en cantidad y visibilidad, una parte significativa de aquellos recursos por lo que sus destinos pasan a ser materia de gran cantidad de opiniones contrapuestas y debates.

El escenario descrito se complejiza cuando los actores participantes incluyen a los gobiernos central, subnacional y locales, en un esquema confuso de jerarquías, y se torna definitivamente ilegible cuando las opiniones de ellos mudan en el tiempo, a la suerte del cambio de jugadores políticos.

La mitología griega refiere a la posibilidad de salida del laberinto por arriba, en el mundo real equivale a decidir tomando distancia y desde otra perspectiva distinta a la inmovilidad o el conciliábulo sin tiempos, que deterioran las condiciones de vida cotidiana de las personas; en esta inteligencia se trabajó sobre el proyecto del Nuevo Puente Carretero.

2. HISTORIA ANTIGUA

El primer emplazamiento elegido para la fundación de la ciudad de Santa Fe resultó vulnerable a los recién llegados en cuanto a su convivencia con los pueblos originarios. En busca de protección natural se trasladó a su ubicación actual que brindaba

seguridad por su característica casi peninsular, rodeada por los ríos Salado, Paraná y su sistema de lagunas y afluentes quedando solo el norte como acceso terrestre. Estas virtudes del entorno valoradas en aquel siglo XVII, se mantuvieron en lo referido a comunicación y accesibilidad por medio de la navegación en los siglos posteriores.

En la segunda mitad del siglo XIX se imponía la integración vía terrestre de la ciudad capital y su puerto con los territorios del sur y oeste que, finalmente, se concretaron fuertemente para el modo ferroviario en la década del '80 (tren a Las Colonias-actual F2) y '90 (F1 y Mitre) y un poco antes (año 1875) el antecesor primigenio del Puente Carretero¹. Con estos nuevos vínculos se empiezan a bosquejar los primeros rasgos urbanos de Santo Tomé en torno a las actuales avenidas 7 de marzo y Luján y, al oeste y relacionado a las estaciones ferroviarias, el barrio Iriondo y la calle Sarmiento que vinculaba ambos núcleos².

Simplificando la historia, diremos que el puente de madera inaugurado en 1875 fue reemplazado por otro metálico en el año 1906 y ambos, a su momento, padecieron los avatares climáticos y embates del río en las crecientes periódicas que cíclicamente impedían su utilización a pesar de las tareas de mantenimiento obligando, incluso, a reconstrucciones parciales de terraplenes y puentes.

Dada la consolidación y trascendencia que adquirió esta vía de comunicación terrestre para la región y para la integración de la Mesopotamia y el norte del país, en el año 1936 la Dirección de Obras Públicas de la provincia de Santa Fe licita la construcción de una nueva vía de comunicación, finalizando el 14 de julio de 1939 las obras que se habían iniciado dos años antes.

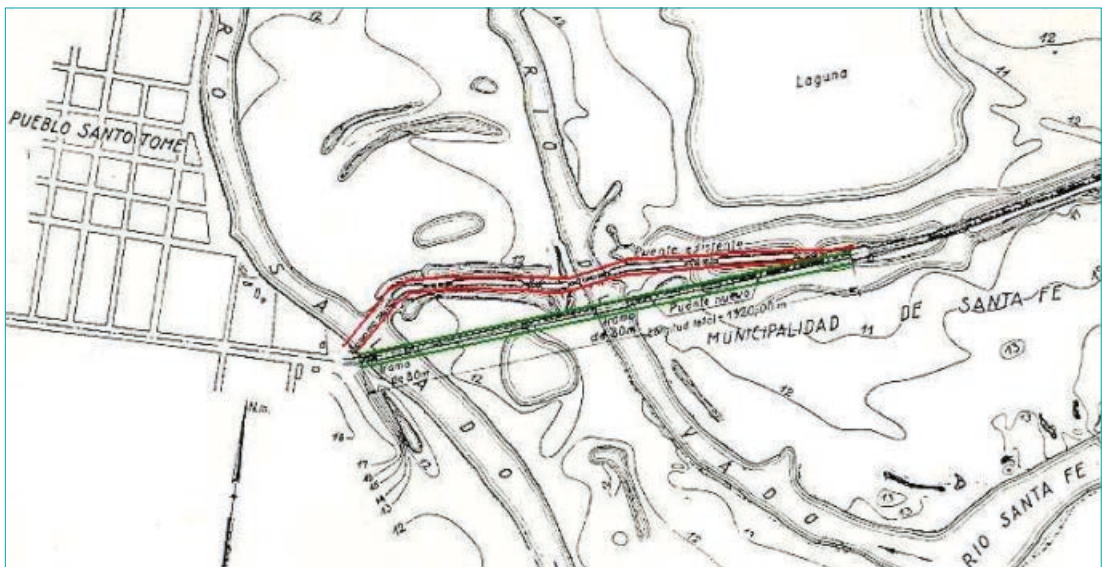


Figura 01 (izquierda)

Desarrollo urbano de Santo Tomé. Primera etapa.²

FUENTE: Santo Tomé-Santa Fe; un puente... una respuesta urbana. Busatto, Amaro Enrique; Saus, Juan Luis.

Figura 02 (abajo)

Actual Puente Carretero (verde) en reemplazo del anterior metálico (rojo).¹

FUENTE: Puente Carretero Santa Fe-Santo Tomé: análisis del estado luego de 71 años de servicio. Yoris A. I., Segovia M. D., Belbey F. O., Carrasco M. F., Ulibarrie N. O., Defagot C. A.

A fines de la década del '60 y principios de la del '70 se encaden 3 obras relevantes que completan, hasta hoy, la integración del territorio y más específicamente a la ciudad de Santa Fe con Paraná y Santo Tomé (segunda y tercera ciudad del área metropolitana en cantidad de habitantes): el túnel subfluvial Uranga-Sylvestre Begnis, el puente Oroño y la autopista Estanislao López con un nuevo puente vehicular sobre el río Salado. Sin embargo, no fue hasta la última década que la autopista adquirió carácter determinante para la metrópolis en tanto sirvió de acceso a los numerosos barrios cerrados que se erigieron cercanos a su traza, a la expansión urbana de Sauce Viejo y como «rueda de auxilio» al Puente Carretero en sus congestiones o cortes de tránsito.

3. ACCIONES EN EL NUEVO SIGLO

Tomando una pequeña licencia temporal, podemos decir que una nueva etapa de la historia se inicia en el año 1999; a partir de allí se pone en relieve la responsabilidad de intervenir ante el deterioro del nivel de servicio del Puente Carretero en ciertas franjas horarias, sumado a las restricciones del tránsito pesado que fuera absorbido por el puente de la autopista. Para entonces, la conformación del tránsito automotor había cambiado sustancialmente respecto a las condiciones obrantes al momento de la inauguración del Puente Carretero no solo en lo referente a los volúmenes sino también a las características de los vehículos y, fundamentalmente, en cuanto a su rol de articular el territorio. De los 3 aspectos mencionados, el último es el determinante y al cual quedan superados los otros dos; vale remarcar lo mencionado porque coincidiendo en el concepto, veremos la

génesis de las dificultades en la concreción de una obra tan necesaria.

Enunciar los 4 hitos más relevantes en el siglo XXI (con la licencia mencionada al inicio de este apartado) nos permitirá imaginar la evolución y vicisitudes del proyecto en una línea de tiempo:

- 1999-La Dirección Provincial de Vialidad (DPV) desarrolla el anteproyecto del nuevo enlace vial entre Santa Fe y Santo Tomé contiguo al puente FFCC de la Ex-Línea Mitre
- 2005 y 2006-El Consejo Federal de Inversiones (CFI) encomienda a la Universidad Tecnológica Nacional-Regional Santa Fe y a la Universidad Nacional del Litoral el «Estudio de Factibilidad para la nueva Interconexión Vial entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé» el cual se desarrolló en dos etapas. En la primera de ellas se plantearon 8 alternativas de trazas para el estudio, en la que se involucraron 5 Disciplinas que evaluaron cuantitativamente 17 Criterios, lo que permitió establecer un rango de jerarquía de aquellas 8 variantes propuestas. A partir de esto se preseleccionaron 3 de ellas (las identificadas como Alternativas 3, 5 y 7) para profundizar el análisis lo que, finalmente, permitió adoptar la Alternativa 7 como la variante más conveniente para elaborar el anteproyecto.
- 2007-Segunda Etapa: «Para la alternativa de interconexión seleccionada en la primera etapa se desarrollaron todos los estudios necesarios para elaborar el Anteproyecto Definitivo y confeccionar la documentación que permita iniciar el proceso licitatorio para realizar el Proyecto Ejecutivo y Construcción de la obra». Esto incluyó la elaboración de la «Documentación y Términos de Referencia para licitar el proyecto ejecutivo / Planos de Anteproyecto / Cómputos y Presupuestos».

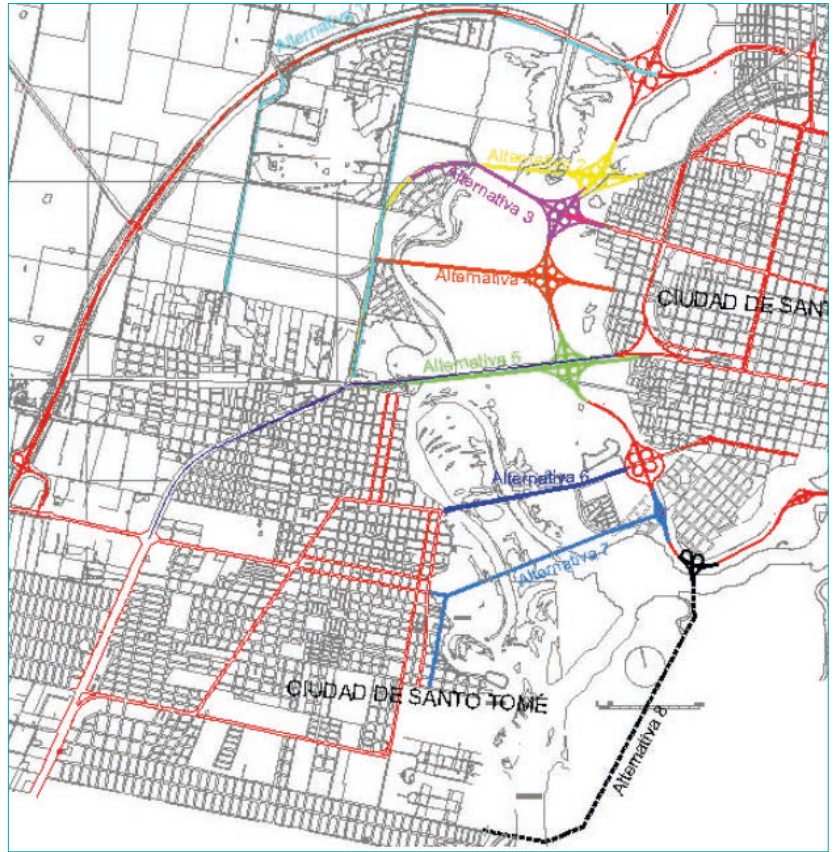


Figura 03 (izquierda)

Ubicación de las 8 Alternativas de emplazamiento plantea-
das. **FUENTE:** <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/estudio-de-una-interconexion-vial-entre-las-ciudades-de-santa-fe-y-santo-tome-provincia-de-santa-f>

Figura 04 (izquierda abajo)

Plano general-Interconexión vial Santa Fe-Santo Tomé.
FUENTE: Interconexión vial Santa Fe-Santo Tomé sobre el río Salado-Provincia de Santa Fe. Consulbaires-Proinsa. Julio 2014.

• 2010-La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) publica el "Llamado a Licitación de los Estudios de Ingeniería, Económico y Ambiental de la Interconexión Vial Santa Fe-Santo Tomé sobre el Río Salado"; trabajo finalmente encomendado a la UTE Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. y Proyectos de Ingeniería S.A. (PROINSA). Como premisa la DNV solicitó analizar nuevamente las 8 alternativas planteadas anteriormente y no solo la número 7, a fin de elaborar un documento final que describa las ventajas y desventajas de cada variante, quedando a criterio de los distintos Entes Nacionales y Provinciales la decisión del trazado definitivo. Finalmente resultó adoptada la Alternativa número 3, cruzando el Río Salado a la altura de la calle Mendoza de la capital provincial, complementada con obras de mejoras en el ejido urbano de Santa Fe en los pares circulatorios Mendoza-Alfonso Durán y General López-3 de Febrero y sus respectivos distribuidores de tránsito en coincidencia con la avenida de circunvalación. Del lado Santo Tomé también contempla obras desde la curva de Purina hasta la cabecera oeste del nuevo puente, reformulando para ello el perfil de la avenida Estados Unidos de México que se desarrolla a ambos lados de las vías del ferrocarril Belgrano. El informe final fue emitido en julio del 2014.

Vale decir que los 3 trabajos enunciados contaron con el suficiente rigor técnico, recopilación de antecedentes, participación de los responsables políticos de las ciudades, provincia y reparticiones involucradas; incluso algunos de esos trabajos incluyeron audiencias públicas con la convocatoria

abierta de la ciudadanía, y concluyeron en documentos suficientes que permitían licitar el proyecto ejecutivo y la construcción del puente y sus obras complementarias. Sin embargo, en este cuarto de siglo que se inicia en aquel 1999 nada pudo hacerse para la ejecución del nuevo puente y las condiciones de operación del Puente Carretero fueron empeorando, poniendo al límite su rol sobresaliente en la articulación del territorio metropolitano.

4. PILARES SOBRE LOS QUE SE FUNDAMENTA LA OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DEL EMPLAZAMIENTO DEL NUEVO PUENTE CARRETERO

Lo sucedido en las últimas décadas nos está diciendo algo relevante, que no es solo la diversidad de alternativas en juego y la priorización de diferentes criterios de valoración al momento de definir el emplazamiento de un nuevo cruce sobre el río Salado sino también, y sobre todo, dos realidades determinantes:

- a. la inexistencia de un órgano supra-municipal capaz de sintetizar los proyectos de articulación del área metropolitana, atendiendo a las necesidades de las ciudades directa o indirectamente involucradas, el rol del aglomerado en su inserción regional y la referencia de este territorio como eje de integración nacional e incluso internacional como nodo del Corredor Central Bioceánico;
- b. el objetivo o carácter que se quiere otorgar al nuevo puente, en concordancia a la diversidad de roles superpuestos que se reconocen en el territorio de emplazamiento.

Identificados lo que consideramos como principales problemas para definir el emplazamiento de un nuevo puente, enumeraremos las certezas disponibles para la toma de decisión actual:

1. Después de la efervescencia de principios de siglo, hacía 10 años que la construcción del nuevo puente prácticamente había salido de la agenda pública y solo trascendía el continuo deterioro en la capacidad de servicio del Puente Carretero y, mas recientemente, el compromiso de cierto tramo de su estructura. Esta realidad compelia a intervenir a serio riesgo de colapso en la comunicación entre las ciudades.
2. Asumido el rol y las distintas escalas posibles de análisis (local, regional, nacional, internacional), urgía intervenir en el primer eslabón en la inteligencia que es la que aporta el mayor volumen de tránsito y lo hace en movimientos cotidianos.
3. En los análisis de Origen-Destino se identifican claramente las zonas del microcentro en la ciudad de Santa Fe y la franja que tiene como eje a la avenida 7 de Marzo en Santo Tomé como los mayores atractores y generadores de viajes en las encuestas realizadas. La Línea de Deseo graficada entre esos dos puntos³ se corresponde con la traza del Puente Carretero; cuanto más se aleje la futura conexión vial de esta Línea menos atractiva será su utilización, no logrando al mediano plazo absorber el tránsito del actual puente. En todos los casos, el apartamiento de la traza futura de las Líneas de Deseo implicará distancias mayores a recorrer, más tiempos insumidos y, por ende, costos mas altos en los viajes.
4. Los viajes provenientes del sur de la ciudad de Santo Tomé y de Sauce Viejo atraviesan la planta urbana de la primera sin beneficios, congestionando el tránsito, alterando el ritmo de vida barrial e insumiendo tiempos de viajes compatibles con velocidades de calles urbanas entre otros impactos negativos. Este tránsito debería derivarse a la autopista Brigadier López, en espejo a la funcionalidad que ella cumple en el otro extremo como acceso a la ciudad de Rosario y su cordón industrial.
5. La autopista Santa Fe-Rosario absorbe adecuadamente el tránsito pesado y el pasante, por lo que no es prioritario imponer ambos como parámetros de diseño en el nuevo cruce. Llegado el momento, la alternativa sería agregarle un tercer carril a la autopista que amplíe su capacidad, como se está ejecutando en el sur de la provincia.
6. En los 3 anteproyectos analizados anteriormente, una proporción significativa del presupuesto se insumía en las obras complementarias dentro de las dos ciudades, reservándose menos del 60% del total para el puente sobre el río. Esto es natural ya que se proponía modificar sustancialmente el emplazamiento del nuevo puente lo que demanda la adecuación de la red vial de accesos y distribución; pero compromete una cuantía importante de recursos a la vez que subutiliza la infraestructura vial urbana ya disponible.
7. Transformar el actual Puente Carretero de un carril por sentido a dos carriles en igual dirección anexando un nuevo puente de similares dimensiones aumenta significativamente la capacidad del conjunto porque pasamos a disponer de una configuración similar a la



de una autopista. Duplicar la traza aumenta la capacidad en 2,5 veces lo que representa un valor del 50% más en la mejora.

8. Para un análisis correcto del conjunto no se debe omitir la utilización del puente ferroviario y toda la red de vías, procurando disponer los distintos modos para buscar y aportar soluciones. Por lo que la cercanía o superposición de ambos modos asemeja a una competencia y no a la complementariedad de ambos.

5. CONCLUSIÓN

La consolidación del territorio, el aprovechamiento de la red vial existente, la demanda relevada, las incertidumbres de escenarios a futuro de los desarrollos urbanos, el significativo retiro del estado nacional de la obra pública y la optimización de los recursos fueron, entre otros, los argumentos que determinaron la intervención de la provincia en la construcción de un nuevo enlace vial entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé.

Por último, el proyecto del Nuevo Puente Carretero iniciado en el año 2024 no se propone como solución definitiva para la integración de la ciudad capital con las localidades del sur, sino que debe valorarse como un aporte significativo para mitigar los problemas de tránsito vial que requerían una intervención urgente. Sin embargo, hay que tener presente que la próxima obra de cruce sobre río Salado no deberá esperar más de ocho décadas (o cinco considerando el puente de la autopista A001) ni proponer emplazamientos tan antagónicos como ocurrió con los sucesivos proyectos que intentaron, vanamente, concretarse.

BIBLIOGRAFÍA

- 1 Puente Carretero Santa Fe-Santo Tomé: análisis del estado luego de 71 años de servicio. Yoris A. I., Segovia M. D., Belbey F. O., Carrasco M. F., Ulibarrie N. O., Defagot C. A.
- 2 Santo Tomé-Santa Fe; un puente ... una respuesta urbana. Busatto, Amaro Enrique; Saus, Juan Luis.
- 3 <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/estudio-de-una-interconexion-vial-entre-las-ciudades-de-santa-fe-y-santo-tome-provincia-de-santa-f>
- 4 Interconexión vial Santa Fe-Santo Tomé sobre el río Salado-Provincia de Santa Fe. Consulbaires-Proinsa. Julio 2014.
- 5 Manual de Capacidad 2010 (Highway Capacity Manual 2010) del TRB (Transportation Research Board) adoptado por la DNV para diseño de carreteras.