

AUTOPISTA ROSARIO – CORDOBA. Au Ruta Nacional Nº 9 “OBRA VIAL DE LA DECADA 2001 – 2011”

La construcción de la Autopista Rosario – Córdoba es sin duda la obra vial más destacada de la última década, y un hito ineludible de la vialidad argentina. Por su magnitud y estándares de calidad, merece un lugar destacado entre las grandes obras de ingeniería de nuestro país. Así lo entendió también la Asociación Argentina de Carreteras, que en su tradicional Cena del Día del Camino, decidió honrar con el Premio de OBRA VIAL DE LA DECADA 2001 – 2011 a este proyecto trascendente.



Los últimos tramos inaugurados completaron la vinculación entre las dos ciudades más importantes del interior, atravesando una zona de particular riqueza agrícola – ganadera, asiento además de la industria agroalimentaria y metalmeccánica relacionada con la producción, generada en el corazón de la pampa húmeda.

Con una extensión de 312 kilómetros, une más de 20 ciudades mediante una moderna vía de dos carriles por sentido de circulación en un trazado enteramente nuevo, con un diseño geométrico moderno, seguro, de alta velocidad y elevado confort, acorde a las características y volúmenes del tránsito actual que la utiliza.

El proyecto cuenta con dos calzadas de 7,30 metros de ancho cada una, la mayor parte construidas con pavimentos de hormigón, que representan casi el 80 % del total y fueron ejecutados con pavimentadoras de encofrados deslizantes de última generación. El resto corresponde a pavimentos flexibles cuyas capas de rodamiento se realizaron con mezclas asfálticas modificadas con polímeros. Brindando en ambos casos las mejores condiciones de confort y seguridad al usuario, por sus elevados niveles de calidad.

Ambas calzadas se completan con banquetas pavimentadas de 2,50 metros de ancho del lado externo y de 0,50 metros en su borde interno; separadas por un espacio verde (cantero central) de 16 metros de ancho, enmarcados dentro de la zona de camino de 120 metros de amplitud. En el caso de las calzadas de hormigón se ejecutó un sobreancho de 0,60 metros en el borde externo (carril pesado), de forma monolítica junto con la calzada y la banquina interna, de manera que el ancho total de pavimentación fue de 8,40 metros en la mayoría de los tramos.

La construcción de la obra demandó 1,2 millones de metros cúbicos de hormigón, para concretar unos 500 km de nuevos pavimentos rígidos, en los que se utilizaron seis pavimentadoras de encofrados deslizantes, operando en el ancho completo de pavimentación, equipadas con herramientas de inserción automática de armaduras (pasadores y barras de unión), y fratases mecánicas de terminación. En uno de los tramos se utilizó asimismo, una pavimentadora de menor porte para la construcción de ramas de vinculación en distribuidores.



A fin de atender las elevadas producciones requeridas por estas tecnologías, se usaron cuatro plantas elaboradoras de hormigón, de diversas capacidades nominales, que van desde 120 hasta 300 metros cúbicos por hora; las que fueron

ubicadas en 11 posiciones distintas en los diversos tramos, a fin de mantener acotadas las distancias de transporte de mezclas.

La totalidad del proyecto requirió, además, un millón de toneladas de concreto asfáltico en calzadas y banquetas, 5,5 millones de metros cuadrados de bases cementadas y más de 20 millones de metros cúbicos de suelos para terraplenes. La moderna autopista con control total de accesos cuenta con 68 distribuidores e intercambiadores de tránsito a distinto nivel, 76 puentes sobre vías de comunicación o cursos de agua, y más de 1.000 alcantarillas y obras de drenaje, que demandaron 125.000 metros cúbicos de hormigón.

Estas características convierten a la Autopista Rosario – Córdoba en una obra modelo de la ingeniería vial, proyectada para una velocidad de diseño de 130 kilómetros por hora, permitiéndole alcanzar los más altos estándares de calidad. La misma cuenta también con modernos sistemas de iluminación en todos los cruces y distribuidores, demarcación horizontal y señalización vertical acorde a las últimas tendencias en materia de seguridad vial. La ampliación en la capacidad de esta vía troncal, permite atender las crecientes exigencias del tránsito, a la par de una significativa baja en los costos de transporte, disminución de tiempos de viaje y de la tasa de siniestralidad del camino.



Este mega emprendimiento, que representa un salto cuantitativo en la Red Nacional de Autopistas, permite optimizar el sistema de transportes regional y del Mercosur; completando la vinculación de los tres principales conglomerados urbanos

e industriales del país, Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Este eje productivo concentra el 40 % de la población y buena parte de su potencial económico, y por el cual circulan los mayores volúmenes de cargas por carretera; tanto con destino a los puertos del Paraná, el generado por el intercambio con los centros industriales de la región; así como el tránsito pasante por el corredor bioceánico central del Mercosur.

El merecido galardón alcanzado no hace más que confirmar la trascendencia de esta Obra, que permitió mostrar el avance del quehacer vial en Argentina, ya que resume en unos cientos de kilómetros el potencial en equipamientos, desarrollo y capacitación de nuestras empresas, profesionales y técnicos.

Comitente: DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD	
Empresas constructoras: BENITO ROGGIO E HIJOS S.A. DYCASA S.A. ESUCO S.A. IECSA S.A. JCR S.A. JOSE J. CHEDIACK S.A.I.C.A.	Proyectistas: ATEC S.A. CONSULAR S.A. CONSULBAIRES S.A. GAGO TONIN S.A. INCONAS S.A. ITYAC S.A.