

**CECILIA ÁLVAREZ
ASUMIÓ LA SECRETARÍA
GENERAL DE UPTH**

Por primera vez una mujer conduce el gremio del personal del Túnel Subfluvial

Página 2



**HACE 62 AÑOS SE FIRMABA
EL TRATADO PARA LA
CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL**

El 15 de junio de 1960 Raúl Uranga y Sylvestre Begnis rubricaron el acuerdo interprovincial

Página 3



**KARINA
ROTELA:**

Empoderamiento de la mujer y nuevas generaciones sindicales

Página 3



**COEXISTIR CON EL
RÍO PARANÁ**

La entidad biprovincial aporta datos sobre los controles batimétricos que se realizan en el Paraná y la emblemática megaestructura.

Página 7



**FUNCIÓN DEL SISTEMA DE
VENTILACIÓN DEL TÚNEL**

El 15 de junio de 1960 Raúl Uranga y Sylvestre Begnis rubricaron el acuerdo interprovincial

Página 8




Túnel Subfluvial

HORARIOS DE ATENCIÓN
División Mesa de Entradas funciona de lunes a viernes en el horario de 7 a 13 hs.
consultas de dichos trámites es mesadeentradas@tunelsubfluvial.gov.ar

Nº2 mes de julio de 2022 | Boletín mensual informativo | Túnel Subfluvial

Con el propósito de recuperar y potenciar el perfil social y turístico del Túnel Subfluvial, los Gobiernos de Santa Fe y Entre Ríos impulsaron un plan de obras para renovar el antiguo complejo de alojamiento creado a principios de la década del 70.

Páginas 4 y 5



ARQUITECTURA Y FUNCIONALIDADES DEL NUEVO COMPLEJO SOCIAL



POR PRIMERA VEZ EN LA HISTORIA

UNA MUJER CONDUCE EL GREMIO DEL PERSONAL DEL TÚNEL SUBFLUVIAL

“Somos conscientes de que hubo gente que tal vez veía una falta de representatividad gremial y se desafiló. Vamos a trabajar para que se vuelvan a sumar al gremio. Y para sumar nuevos afiliados”.

Cecilia Álvarez asumió el pasado viernes 27 de mayo junto a su nueva comisión directiva la conducción de la Unión Personal Túnel (UTPH) que tendrá a su cargo la representación de los empleados y las empleadas del organismo durante los próximos cuatro años. La elección gremial se llevó a cabo el pasado 17 de ese mes, con la particularidad de que las únicas dos listas participantes; tanto “Igualdad Tunelera” como la “Lista Blanca” conformada por la “Agrupación 1969”, fueron encabezadas por empleadas mujeres de la entidad biprovincial.

“Fue una satisfacción enorme la alta participación de los afiliados que alcanzó prácticamente el 90% del padrón. Tuve la oportunidad de hablar con el apoderado de nuestra lista que participó de elecciones anteriores y también planteó que nunca había visto una elección con cosa tanta presencia en las urnas”, sostuvo la flamante dirigente gremial.

“Personalmente creo que la convocatoria habla de un pedido de renovación, de un cambio. Y eso es lo que expresaban ambas listas encabezadas por mujeres, compañeras, no rivales”, puntualizó.

Finalmente, Álvarez expresó que la jornada del 17 de mayo quedará en la historia del túnel, y admitió que “en lo personal estuvo cargada de emotividad”. Asimismo, la nueva secretaria general de UTPH se refirió al nivel de convivencia que existió en todo el proceso electoral: “quiero destacar el buen clima que hubo, agradecer a los compañeros de la Lista Blanca por el respeto, lo mismo que



La nueva Comisión Directiva

la Junta Electoral, el compromiso de todos desde el minuto cero. La verdad que trabajamos para este resultado, sabíamos que podía ser posible. Nos preparamos para el desafío enorme que tenemos por delante”.

OBJETIVOS PARA EL PRIMER SEMESTRE DE GESTIÓN

* Atención Primaria médica, lo que implica conseguir un espacio en el ENTE para la doctora de UPTH

- * Realizar los protocolos de Violencia de Género y Acoso Laboral.
- * Reinstalación del comité de Seguridad e Higiene.
- * Solucionar el problema de transporte para los empleados.
- * Transparentar el Estado de cuenta de la entidad gremial, cómo así convocar a asamblea próximamente al afiliado.
- * Siempre abogar por el bienestar del compañero, devolver la gestión gremial a todos los tuneleros

NUEVA COMISIÓN DIRECTIVA

- Secretaría General:**
María Cecilia Álvarez
- Secretaría Adjunta Viviendas y Obras:**
Francisco Padula
- Secretaría Gremial:**
Cristian Bracamonte
- Secretario de tesorería:**
Ma. Paula Barbagelatta
- Secretaría de Acción Social:**
Javier Radichi
- Secretaría de Obra Social:**
Mónica Díaz
- Secretaría de la Mujer y género:**
Valeria Rausch
- Sec. de Deportes, Recreación y Turismo:**
Leandro Moreno
- Sec. de Actas, Capacitación y Cultura:**
Karina Vergara



Visitas Guiadas Túnel Subfluvial

📅 Lunes a domingo de 8.30 a 17.30 hs

🕒 Duración: 45 min. aproximadamente

☎ 343-5010924

tunelsubfluvial.gov.ar /   



KARINA ROTELA:

EMPONDERAMIENTO DE LA MUJER Y NUEVAS GENERACIONES SINDICALES



La representante del gobierno de Santa Fe en la Comisión Administradora del Túnel Subfluvial, Karina Rotela, celebró el proceso de renovación sindical ocurrido en el enlace interprovincial, y sostuvo que **"la entidad se ha constituido como un organismo modelo en lo que respecta a la igualdad de género, la inclusión y los derechos de las trabajadoras y los trabajadores"**.

"Todos en el túnel hemos vivido el proceso de democracia gremial interna de una manera muy expectante, sabiendo que nos encontrábamos ante un hecho histórico dado que dos mujeres encabezaban las listas participantes, en una muestra sólida del empoderamiento que ha logrado la mujer en este organismo donde muchas de las áreas importantes se encuentran a cargo de muje-

res que cotidianamente demuestran capacidad de gestión y compromiso con el lugar", puntualizó.

En ese sentido, la directora santafesina de la entidad remarcó que lo ocurrido en el túnel se encuentra en sintonía con un presente que muestra ese empoderamiento de la mujer en las estructuras de conducción, y de los y las jóvenes en organizaciones sindicales, movimientos sociales y de participación. Claramente se está conformando un colectivo multitudinario que sin dudas es parte esencial de la solución", remarcó la directora de la entidad.

Rotela destacó que "ambas candidatas, Cecilia y Olga, son ejemplos de esa renovación que basaron sus campañas en la diversidad, la empatía y los derechos de los trabajadores y las trabajadoras, factores que son esenciales para la acción sindical".

HACE 62 AÑOS SE FIRMABA EL TRATADO QUE DISPUSO LA CONSTRUCCIÓN DEL ENLACE INTERPROVINCIAL

Cuenta la crónica que en un medio día de diciembre de 1959 dos amigos se encontraron a almorzar en "Luisito", un tradicional restaurante paranaense. Buscando intimidad, se sentaron en el fondo de la sala. La comida fue la excusa, la sobremesa lo importante.

Tras una larga charla llaman a Luis Chiappino, el dueño del local. Le piden una botella de champán y tres copas. Lo invitan a brindar. La determinación estaba consumada: Raúl Uranga, Gobernador de Entre Ríos, y Carlos Sylvestre Begnis, Gobernador de Santa Fe, habían decidido firmar el tratado para la construcción del Túnel Subfluvial. Seis meses más tarde, el 15 de junio de 1960, consumaron la rúbrica de este federal e histórico acuerdo.

MOTIVOS Y RESEÑA

Tras décadas de infructuosos proyectos presentados por las provincias ante los gobiernos nacionales, los gobernadores Uranga y Sylvestre Begnis decidieron buscar una solución de fondo. Como el espacio aéreo pertenece al Estado Nacional, los exmandatarios utilizaron un instrumento jurídico previsto en la Constitución Argentina referido a la cele-

bración de tratados destinados a resolver problemas comunes. Allí se establece que la zona ubicada por debajo del lecho del río no pertenece a la jurisdicción nacional sino a las provincias.

El 31 de enero de 1961 se realiza la apertura de sobres del proceso licitatorio resultando adjudicado el consorcio formado por Hochtief - Vianini- Sailav, con un anteproyecto preparado por Sailav, es decir, los ingenieros Altgelt y Laucher.

El 19 de junio el consorcio firma el contrato con las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, comprometiéndose la firma Sailav a preparar el proyecto definitivo de la obra en un plazo de seis meses con la colaboración de técnicos de la firma Hochtief.

El 3 de febrero de 1962 se inician las obras con la presencia del presidente de la República, Arturo Frondizi. La firma Sailav tiene a su cargo la preparación de planos de detalle y dirección de las obras, y las firmas Hochtief y Vianini la construcción de los trabajos.

El 15 de mayo de 1963, por decreto 3765, el Poder Ejecutivo declara la obra del túnel de Prioridad Nacional. La obra quedaría inaugurada el 13 de diciembre de 1969.



En aquellos tiempos la prioridad era resolver la situación de aislamiento. Fue con ese objetivo que los Gobernadores Uranga y Sylvestre Begnis plantearon este ambicioso proyecto que se concretó en 1969, convirtiéndose en un símbolo del federalismo.

EL NUEVO COMPLEJO SOCIAL POR DENTRO



Al igual que en el antiguo edificio, se mantiene la Enfermería con equipamiento modernizado, para atención del personal.

La obra se completa con una propuesta general de espacios abiertos, paisajismo, circulaciones peatonales dentro del terreno, lugares de encuentro y la modificación de la circulación vehicular que se realiza por fuera del terreno, con un nuevo pórtico de ingreso al mismo y estacionamientos de colectivos retirado de los edificios.

Las instalaciones se incorporan a las normativas de seguridad, contando con 14 cámaras IP instaladas y 2 Domos exteriores de 360 grados, y servicio contra incendios y normas para la accesibilidad de personas con discapacidad.

Con el propósito de recuperar y potenciar el perfil social y turístico del Túnel Subfluvial, los Gobiernos de Santa Fe y Entre Ríos impulsaron un plan de obras para renovar el antiguo complejo de alojamiento creado a principios de la década del 70' en el predio del antiguo obrador para albergar a contingentes y visitantes que llegaban para apreciar la gran obra pública de Latinoamérica.

Los trabajos fueron inaugurados en diciembre del año pasado, y además de la puesta en valor del emblemático espacio, se llevó adelante la construcción de un área temática denominada "Centro de Interpretación",

constituyéndose ambas como las mayores intervenciones arquitectónicas desde la inauguración del viaducto en 1969.

El renovado complejo Social cuenta en esta primera etapa con una capacidad de alojamiento de 60 plazas, edificios complementarios para la administración, servicio médico, servicios generales, salón comedor y áreas recreativas.

Además, posee una sala de proyecciones donde se exhibe el video institucional que permite conocer las características del Túnel Subfluvial, su historia y los detalles del proceso constructivo, y que forma parte de una

de las etapas de las visitas guiadas que se realizan desde el Ente.

Es así como a través de esta puesta en valor e inauguración, el Túnel Subfluvial "Raúl Uranga - Carlos Sylvestre Begnis", volvió a albergar a delegaciones, contingentes y grupos, quienes se encontraron con un lugar totalmente renovado y ambientado, tanto en lo tecnológico como así también en su funcionamiento sustentable (a través de energías renovables).

Te mostramos en detalle como quedó este magnífico sector del túnel luego de su remodelación y puesta en valor.



El complejo cuenta también con sala de reuniones y de conferencias: se pensó en un espacio integral para el desarrollo de capacitaciones, exposiciones o encuentros. El túnel respeta así su impronta orientada hacia la cohesión social.



El predio del Túnel Subfluvial alberga edificios que sirvieron como obrador, edificios de servicios generales y oficinas administrativas durante los tiempos de la obra. Los mismos fueron modernizados, incorporándose nuevos dormitorios colectivos en función de ampliar las opciones que se brindan a la propuesta de turismo social.



El proyecto general incorpora cinco "Dormis" (dos en la primera etapa), con espacio para 28 personas, que consta de aire acondicionado central (frío/calor), un dormitorio para dos personas docentes/acompañantes del grupo, también con aire acondicionado y su respectivo baño.



Los dormis cuentan con un grupo sanitario dividido en dos sectores, uno de 7 box de duchas y otro con 9 box con inodoros, incluido uno para discapacitados, todos con servicios de agua caliente a partir de calefones solares.



El Comedor (de los Ex empleados del Túnel), se puso en valor modernizándolo y dotándolo de nuevos equipamientos y servicios para 150 comensales.

SISTEMATIZACIÓN DEL ARROYO LAS VIEJAS: UNA OBRA FUNDAMENTAL PARA EL COMPLEJO



El intendente recibió a funcionarios, por el proyecto en marcha

Con la participación de los representantes de Santa Fe y Entre Ríos en la Comisión Administradora del Túnel Subfluvial, el viernes 27 de mayo se rubricó el contrato para comenzar la obra que permitirá el saneamiento y la integración urbana del arroyo Las Viejas, además de recuperar el ingreso a las aguas del Thompson.

El proyecto abarca desde el nacimiento del arroyo hasta la desembocadura en el río Paraná, a lo largo de 1.600 metros. La obra fue adjudicada por 1029 millones de pesos y es financiada por el Gobierno nacional, a través de la Secretaría de Recursos Hídricos, que depende del Ministerio de Infraestructura de la Nación.

Durante la firma del contrato realizada en la Casa de la Costa, el intendente de la ciudad de Paraná, Adán Bahl, destacó que se trata de un proyecto **"ecológico, que va a solucionar definitivamente los desbordes en los días de lluvia. Además, busca preservar el arroyo e integrarlo a la trama urbana sin necesidad de entubar"**. En ese sentido, dijo que es una obra **"ambiental, turística, recreativa y de tratamiento de recursos hidráulicos que permitirá, cuando esté concluida, recuperar el ingreso nuevamente a las aguas del Thompson para vecinos y turistas"**.

La obra consiste en el saneamiento del arroyo Las Viejas, entre su nacimiento en la confluencia de los arroyos Colorado y Culantrillo, en zona de avenida Uranga y su desembocadura en el río Paraná, a lo largo de 1.600 metros.

El saneamiento consta de dos grandes intervenciones. Por un lado, la sistematización del arroyo para evacuar los excedentes pluviales provenientes de las 1.200 hectáreas de aporte que tiene la cuenca, cuya obra de conducción consiste en un canal a cielo abierto revestido en hormigón armado.

Por otro lado, y como una primera etapa del tratamiento de la calidad del agua que conduce el arroyo, se propone una intervención que incluye un sistema de rejillas de desbaste para los residuos sólidos urbanos arrastrados en las crecidas, un sistema de sedimentación de sólidos y un filtro biológico para bajar los niveles de contaminación del agua, previo a la descarga en el río. Esto permite una mejora del sector, pero también favorece al aprovechamiento de la playa del Thompson.

Las obras hidráulicas consideran, además, la solución a los desagües pluviales del camping y calles de la zona. El saneamiento se complementa con la extensión de la red cloacal faltante en la zona de influencia del proyecto, como así también la reparación de tramos de red cloacal existente que vuelvan eventualmente al arroyo.

La propuesta incluye además una integración urbana con caminos laterales al cauce abierto del arroyo para accesibilidad, mantenimiento y custodia del mismo, y la construcción de una alcantarilla que da continuidad a calle Darwin.

Luego de convivir más de medio siglo con el sexto río más caudaloso del mundo, la entidad biprovincial aporta datos sobre los controles batimétricos que se realizan en el Paraná y la emblemática megaestructura.



MÁS DE MEDIO SIGLO DE CONVIVENCIA CON EL RÍO PARANÁ

El Túnel Subfluvial es una superestructura que hace poco más de medio siglo conectó por primera vez la Mesopotamia con el resto del país, desafiando en su propio entorno al sexto río de llanura más importante del mundo.

Es "subfluvial" porque se encuentra enterrado tres metros por debajo del lecho del río Paraná. En toda su longitud de casi tres kilómetros, nunca toca el agua, sin embargo, debió resistir los embates de este curso que moviliza un caudal promedio de 16.500 metros cúbicos por segundo (algunos picos registrados lo duplican), un volumen equivalente a más de 6 piletas olímpicas de natación cada segundo.

Luego de 52 años de monitorear de manera permanente el comportamiento de este impresionante curso de agua, personal del departamento de Recursos Hídricos de la entidad biprovincial brindó detalles acerca de los controles batimétricos que se realizan para determinar la estabilidad del viaducto, la cantidad de arena existente sobre el mismo, la dinámica de las dunas y el comportamiento del canal principal.

COSAS QUE NO SE VEN

La mayor parte de la gente observa del río lo que se ve en la superficie. Cómo actúa sobre nuestras márgenes, y el impacto sobre la infraestructura en caso de una crecida extraordinaria o prolongada como la actual.

La situación es completamente diferente para el Túnel, porque es una obra anclada en el lecho del río, dentro de un manto de

arena, y allí, las condiciones de estabilidad son diferentes a lo que uno está acostumbrado a ver.

El Paraná es un río aluvial que transporta sedimentos por arrastre y suspensión. Esto modifica constantemente su propia forma, creando nuevos bancos e islas. Por el fondo se desplazan dunas - acumulaciones de arena -, que avanzan por el lecho hacia su desembocadura. "Esto es lo que permanentemente monitorean nuestras áreas técnicas", relató Javier Márquez responsable del departamento de Recursos Hídricos que tiene a su cargo el monitoreo permanente de toda el área donde el viaducto atraviesa el fondo del río.

El ingeniero explica que **"habitualmente los estudios se realizan 500 metros aguas arriba y 50 metros aguas abajo del eje del viaducto - el sitio donde se emplaza -, pero debido a las características duraderas de esta crecida actualmente triplicamos esa superficie de exploración y también la regularidad de los mismos. Los realizamos cada 5 o 7 días"**, añadió.

Márquez se encarga en subrayar que "esto no significa que exista peligro alguno", y que los estudios responden a un protocolo planteado para este tipo de construcciones incluso, a nivel mundial: **"probablemente los nuestros sean los más exhaustivos, pero luego de la situación vivida entre los años 1982 y 1983, se comprende que el Paraná es un sistema que no debe descuidarse nunca"**, consideró.

EL PASO DE DUNAS

Una de las cosas habituales que ocurren en el Paraná es el paso de "dunas" que se trasladan sobre el lecho del río. Sus dimensiones suelen ser realmente impactantes: 200 metros de longitud por 30 metros de ancho y unos 4 metros de altura. Ellas se desplazan a una velocidad promedio de 4 metros/hora, y tardan hasta una semana en trasponer el punto eje del viaducto.

Para contrarrestar su efecto erosivo el Túnel cuenta con un dispositivo de protección construido en los 90'

La manta geotextil, una cubierta de hormigón tipo flexible de 900 metros de longitud por 100 metros de ancho que cubre el lecho ubicado encima del Túnel, en la parte más dinámica del río.

Este dispositivo logra que, cuando uno de estos valles de duna avanza por el lecho del río y llega al mismo, automáticamente se redirige hacia la parte superior, lo cual es importante porque no genera una profundización y continúa su camino natural.

Con esto la estabilidad del Túnel está garantizada por una sobrecarga inamovible de 2 a 3 metros de arena sobre su techo, resguardadas por las mantas de hormigón y el lecho del río, lo cual también es suficiente para contrarrestar la fuerza vertical ascendente - producto del peso del fluido desalojado por el Túnel-, más el empuje que ejerce el aire alojado en su interior.

SITUACIÓN DE RIESGO EN 1983

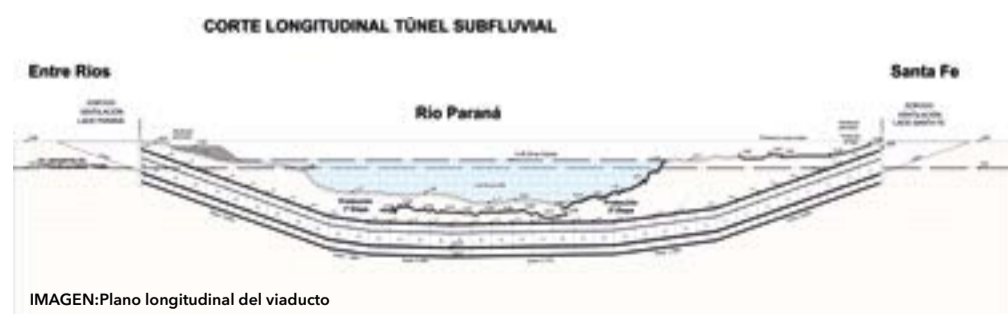
Inicialmente el proyecto del Túnel no contaba con una adecuada protección contra la exposición debida a las erosiones o socavación del lecho.

En la crecida extraordinaria de 1982 -1983 (de 8 meses de duración, que llegó a los 6,83 metros en el hidrómetro de Paraná, ocurre un quite de lastre original que compromete su estabilidad por la falta de peso. En julio de 1983, en plena creciente, se decide aumentar su peso propio con la incorporación en su interior de arena, rieles de hierro, asfalto bituminoso y agua, logrando así su estabilidad. **"Esa fue la única vez desde su habilitación que la circulación en el viaducto estuvo interrumpida durante 24 horas"**, agregaron desde la dirección de Tránsito de la entidad.

Superado el trance, en 1984 se encararon los primeros estudios en el Instituto de Hidráulica de Leichtweiss (Alemania), en Ezeiza (Buenos Aires) y en la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas de Santa Fe para lograr una solución. Fue entonces que se proyectó la colocación de la cubierta de protección flexible.

En definitiva, no hay proyecciones que lleven a pensar en una fecha de caducidad del enlace vial. De hecho, el trabajo cotidiano de mejoras, control y mantenimiento de sus materiales, equipamientos y estructuras resulta clave para desvanecer prejuicios infundados y permitir que el Túnel pueda proyectarse en el tiempo.

PREGUNTAS QUE TODOS NOS HACEMOS



¿A qué profundidad pasan los vehículos on respecto a la superficie?

Según explicaron desde la entidad biprovincial, éste es un dato variable porque depende de la altura del río. La profundidad respecto del cero del hidrómetro de Paraná al punto más bajo de la calzada es de 24 metros. A esta profundidad se le debe adicionar la altura del pelo de agua referida a dicha escala, la cual para estos días es de 1,61 metros, con lo que se tiene desde la superficie del agua una profundidad de 25,61 metros.

– En ocasiones, se observan filtraciones de agua en las cabeceras de acceso. ¿A qué se debe este fenómeno?

Erróneamente muchos piensan que son filtraciones del Paraná. El año pasado se viralizó un video que mostraba una vena de agua que provenía de la pared de una de las cabeceras. Esto tiene una explicación muy sencilla y está contemplado que ocurra: se trata de vertientes que surgen cuando el río se encuentra con determinado nivel o incluso cuando ocurren precipitaciones importantes. La función que cumplen los orificios es permitir el drenaje del suelo saturado hacia los drenes instalados por la firma que lo construyó para luego ser bombeadas al exterior. Es una situación sumamente normal pero que muchas veces dependiendo de la preponderancia ha generado alguna preocupación en los usuarios.

ACTIVIDAD EN EL TÚNEL SUBFLUVIAL

SE REALIZAN JORNADAS DE FORMACIÓN PARA PREVENIR LA TRATA DE PERSONAS

La actividad se lleva a cabo en el Complejo Social de la entidad biprovincial con la participación de funcionarios, funcionarias y agentes del sector público estatal.

En el marco del acuerdo formalizado entre la Dirección Operativa del Comité Ejecutivo de Lucha contra la Trata y Explotación de Personas de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación, y la Comisión Administradora del Túnel Subfluvial "Raúl Uranga - Carlos Sylvestre Begnis", comenzó este lunes la primera de las jornadas de "Fortalecimiento de las capacidades de prevención y detección temprana para la prevención de la Trata y Explotación de Personas", orientadas a funcionarios, funcionarias y agentes del sector público estatal.

La actividad se lleva a cabo en el Complejo Social de la entidad biprovincial, ubicado en la cabecera entrerriana del viaducto, los días lunes 11 y martes 12 de julio, de 9 a 11 y de 12 a 14 horas, con la presencia de los

representantes de Santa Fe y Entre Ríos en ese organismo, Karina Rotela y Martín Uranga, respectivamente.

De acuerdo al programa previsto, se brindan capacitaciones específicas a quienes puedan resultar detectores de situaciones de trata y explotación, como así también de diversas formas de violencias relacionadas con la temática, trabajando en torno a conceptos básicos, transmisión de la experiencia a través de casos concretos que sirvan a los fines de combatir el delito y prevenir situaciones que puedan ser evitadas.

El Túnel Subfluvial vincula la Mesopotamia con el resto del país uniendo las ciudades de Paraná y Santa Fe. Es un punto estratégico de integración federal de la Región Centro, razón por la cual los gobiernos provinciales de Santa Fe y Entre Ríos trabajan de manera articulada en la capacitación del personal, transmitiendo conceptos, herramientas para la intervención, y alertas a tener en cuenta frente a este tipo de delito.



Actividad en el complejo, Karina Rotela acompañada de Alejandro Basiliquiotis y Nicolás Del Mastro

BREVES DEL TÚNEL

CHARLA SOBRE MOVILIDAD URBANA



El Ing. Sebastián Caminos, jefe del departamento Obras Viales del Túnel Subfluvial y docente de la UTN Facultad Regional Paraná, junto a ANEIC Paraná dictaron una charla sobre movilidad urbana y transformación de espacios públicos en el Complejo Social del Ente. Asistieron estudiantes de la carrera Ingeniería Civil de UTN Paraná, quienes después de la charla realizaron la visita guiada técnica.

VISITA DE LA DANTE ALIGHIERI DE SANTA FE



Recibimos la visita de alumnos, alumnas y docentes de primer año de la escuela Dante Alighieri de Santa Fe, quienes recorrieron las nuevas instalaciones del Complejo Social y del Centro de Interpretación, conocieron la sala de controles y se interiorizaron en la historia del Túnel Subfluvial. ¡Nos encanta recibir contingentes de estudiantes interesados en el pasado y presente del viaducto!

CAPACITACIÓN SOBRE TRATA DE PERSONAS



Los directores del Túnel Subfluvial, Karina Rotela y Martín Uranga, se reunieron con delegaciones de la CNRT Entre Ríos y Santa Fe y los delegados de la dirección del comité Contra la Trata de jefatura de Gabinete: Alejandro Basiliquiotis y Nicolás Del Mastro, para organizar una capacitación en detección temprana de trata de personas que deberán realizar los trabajadores y trabajadoras del Ente.

VISITA DE ESTUDIANTES DE ARCHIVOLOGÍA



Estudiantes y docentes de Práctica Profesional II de la Licenciatura en Archivología de la UADER, visitaron semanas atrás las modernas instalaciones del Archivo del Túnel Subfluvial. Allí, gentilmente se les brindó una charla a cargo de Norma Benzanquin y las pasantes Evangelina Elcura y Victoria Astezano, quienes brindaron detalles técnicos de procesamiento documental e informaron la historia archivística del Fondo y las agrupaciones documentales que lo integran.

¿SABES CÓMO SE MANTIENE LIMPIO EL AIRE EN EL INTERIOR DEL VIADUCTO?

Alrededor de 12.000 vehículos transitan por día el Túnel Subfluvial sumergiéndose a una profundidad de 25 metros por debajo de la superficie del río Paraná durante un tramo de 2,4 km.

En un contexto así, la atmosfera debería tornarse irrespirable, impidiendo incluso la visibilidad y la circulación de personas

Para resolver esa situación, los ingenieros constructores de la obra diseñaron hace más de medio siglo un sistema de ventilación que lo mantiene operativo.

El mismo se compone de dos torres en cada orilla: una de ellas tiene 21 metros de altura y es por donde ingresa el aire nuevo al interior del viaducto. A su lado existe una torre más baja, que es por donde salen los gases que generan los vehículos.

Es un sistema transversal que inyecta aire fresco desde ambas cabeceras por la parte inferior de la calzada y aspira por el techo el aire contaminado provocando una circulación permanente en los 2,4 kilómetros del enlace.

El sistema cuenta con ocho súper ventiladores de casi dos metros de diámetro. Cuatro son de impulsión y cuatro de extracción. Los mismos están impulsados por enormes motores de 132 kilovatios. Su fuerza es tal que serían capaces de arrastrar a una persona contra sus aspas.



Torres de ventilación en los ingresos del Túnel Subfluvial

Los motores cuentan con sensores que miden las vibraciones permitiendo planificar su mantenimiento preventivo y predictivo. Originariamente los ventiladores funcionaban a 1000 revoluciones por minuto, pero con la nueva tecnología automotriz en cuanto a reducción de emisiones, el reemplazo de los 4200 tubos fluorescentes por nuevas luces LED, y la incorporación de variadores

de velocidad, le han permitido trabajar a demanda, en velocidades promedio de 400 revoluciones generando un importante ahorro energético. Así, la ventilación del túnel es eficiente con mediciones inexistentes de monóxido de carbono.

Ahora sabés algo más del túnel, La mayor obra de Ingeniería de Latinoamérica.



ADULTOS MAYORES DE LA REGIÓN CENTRO, SE REUNIERON EN EL TÚNEL

En el marco de las actividades programadas por los gobiernos de Santa Fe y Entre Ríos con motivo del "mes de la toma de conciencia contra el abuso y el maltrato en la vejez", alrededor de 70 personas mayores compartieron un encuentro recreativo, turístico y cultural de la Región Centro en las instalaciones del Complejo Social del Túnel.

La actividad contó con la participación de asociaciones y residencias de la tercera edad de las localidades de El Pingo, Santa Fe, Santo Tomé, Recreo y San José del Rincón.

Desde el Directorio del Túnel Subfluvial se agradeció la presencia de todas y todos los asistentes, quienes eligieron el lugar como punto de referencia para unir y confluir el

trabajo de distintas localidades tanto de Entre Ríos como de Santa Fe, siempre teniendo como único eje erradicar la violencia hacia las personas mayores.

Durante la mañana, las y los participantes vieron un video explicativo de la construcción del enlace, y compartieron una charla sobre el funcionamiento actual y los protocolos vigentes.

Luego, visitaron la Sala de Comandos, donde se brindó detalles de su funcionamiento, concluyendo el recorrido en el Centro de Interpretación.

La jornada finalizó con el show musical de Alcides Müller y su conjunto, luego del almuerzo que fue acompañado con relatos y recitados del asesor cultural del gobierno de Entre Ríos, Roberto Romani.

