

PARLAMENTO DEL MERCOSUR

MERCOSUR/PM/PROPUESTA DE RECOMENDACION N° 00/2016

ANALIZAR LA FACTIBILIDAD DE FINANCIAR MEDIANTE EL FOCEM (FONDO PAR LA CONVERGENCIA ESTRUCTURAL DEL MERCOSUR) UNA SERIE DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL ACCESO AL PAREJA YAHAPE (BERON DE ASTRADA) TRAMO DESDE LA RUTA NACIONAL N° 12- (CORRIENTES) EN LA REPUBLICA ARGENTINA.

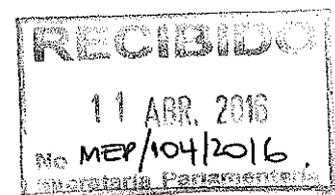
**VISTO:**

El TRATADO DE ASUNCION para la constitución de un Mercado común, y las DECISIONES 45-2004; 18-2005 y 01-2010 del Consejo del Mercado común; y

**CONSIDERANDO:**

Que, el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) es un fondo destinado a financiar programas para promover la convergencia estructural; desarrollar la competitividad; promover la cohesión social, en particular de las economías menores y regiones menos desarrolladas y apoyar al funcionamiento de la estructura institucional y al fortalecimiento del proceso de integración.

Que, de acuerdo con el artículo 36 del Reglamento del FOCEM, pueden ser financiados proyectos que se ajusten a los programas del Fondo, a saber: Programa de Convergencia Estructural; Programa de desarrollo de la



Competitividad; Programa de Cohesión Social y Programa de Fortalecimiento de la Estructura Institucional y del Proceso de Integración.

Que, en el marco del Programa de Convergencia Estructural los proyectos presentados deberán contribuir al desarrollo y ajuste estructural de las economías menores y regiones menos desarrolladas, incluyendo el mejoramiento de los sistemas de integración fronteriza y de los sistemas de comunicación en general.

Que, el Proyecto de conexión con el Paraje de Yahape en la localidad de Berón de Astrada en la Provincia de Corrientes en la República Argentina tiene por objeto completar la infraestructura de conexión entre la región de la Mesopotamia Argentina (provincias de Misiones, Corrientes y Entre Ríos) con el resto del país y los Estados Partes del Mercosur.

Que las condiciones de elegibilidad de los proyectos FOCEM requieren, entre otros, que los mismos contribuyan al fortalecimiento del proceso de integración o a la disminución de las asimetrías; que posea una tasa interna de retorno socioeconómico mayor que la tasa de mínima rentabilidad social; que no sustituya otros proyectos en ejecución ni gastos estructurales públicos o correlativos del Estado Parte destinados a los beneficiarios finales del proyecto; que se optimice la utilización de los recursos naturales y prevea acciones de mitigación de los daños ambientales que el proyecto provoque en su área de influencia directa y que demuestre haber tenido en cuenta, en su formulación, las especificidades geográficas, económicas, sociales y culturales del territorio en que está ubicado.

Que, el objeto de la presente Propuesta de Acto de Recomendación al CMC se refiere a analizar la factibilidad de financiar mediante el FOCEM una serie de obras de infraestructura que beneficiarían la libre circulación de

bienes, servicios y factores productivos en la zona de las Provincias de Corrientes, en la Argentina.

Que, el aumento de la población y la circulación en la región ha transformado el paisaje y ha llevado a la edificación de hogares, escuelas y hospitales en lugares hasta hace poco tiempo deshabitados.

Que, La traza del proyecto se localiza a la altura de la localidad de Berón de Astrada y constituye un tramo ruta N 12 hasta la costa del Rio Paraná al Paraje Yahape ,con una extensión de 3620 Mts.

Que considerando que el acceso en cuestión es de tierra, y dado que en los últimos años se vio incrementado el tránsito vehicular por la importancia que tiene el Paraje Yahape como lugar de pesca turística, hecho que provoca que la población se incremente, por las posibilidades de vivir de lo que reditúa recibir visitantes todo el tiempo, haciéndose imprescindible la reparación del camino, para que el mismo se consolide a los fines de su seguridad y transitabilidad permanente.

Que, el Componente I del Programa de Convergencia Estructural prevé la construcción modernización y recuperación de vías de transporte modal y multimodal que optimicen el movimiento de la producción y promuevan la integración física entre los Estados Partes y entre subregiones.

Que la obra proyectada optimizará la comunicación en toda el área de influencia y posibilitará un mejor acceso a los mercados de comercialización y consumo.

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional para la América del Sur (IIRSA) fue establecida en la primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, que tuvo lugar en Brasilia en septiembre de 2000.

## EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR RECOMIENDA:

**Artículo 1°:** Analizar la factibilidad de financiar mediante el FOCEM una serie de obras de infraestructura en el Paraje de Yahape de la localidad de Beron de Astrada en provincia de Corrientes en República del Argentina; que beneficiarían la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos turísticos entre los Estados Partes.-

**Artículo 2°:** Informar al SGT N° 5 "Transporte e Infraestructura" sobre el alcance de la presente recomendación.

**Artículo 3°:** Se adjunta la memoria descriptiva del proyecto, el estudio geotécnico y la descripción de los trabajos a realizar, como anexo I de la presente recomendación.

**Artículo 4°:** De forma

## JUSTIFICACION

La recomendación propuesta para el acceso al paraje de Yahape en la localidad de Berón de Astrada en la Provincia de Corrientes, Argentina, comprende el tramo desde la ruta N N° 12 hasta costa del Rio Paraná del mismo paraje.

Los caminos rurales son un componente importante de los proyectos multisectoriales, los cuales suelen ser proyectos de desarrollo y que indudablemente apuntan mejorar la integración de la región al resto del país.

Estos caminos son de uso masivo en las comunidades locales. Este proyecto que respalda un objetivo sociales, el desarrollo turístico. Hay estudios que demuestran las sinergias entre sectores y las fortalezas que se obtienen al aplicar un enfoque integrado a nivel local.

Específicamente el actual tramo se encuentra en un estado de deterioro que urge el mejoramiento debido al considerable flujo de tránsito existente en la zona.

El tramo en cuestión está caracterizado por ser parte un área de gran potencial turística, además posibilitará una mayor comunicación con las comunidades del área de influencia, motivo por lo cual se requiere la pavimentación asfáltica .

Creemos que la obra en sí recupera un patrimonio importante para la provincia y la región, otorgándole un valor más destacado aun.

En particular, la accesibilidad y movilidad de las zonas rurales tienen una alta dependencia de la infraestructura vial, lo que genera una alta presión social en cuanto a su conservación especialmente en caminos no pavimentados.

Que la propuesta de la obra mejora la calidad de vida y acceso a los servicios básicos de la población en las zonas más relegadas como en este caso de

nuestra región, por medio de mejores caminos para las poblaciones rurales, en este caso para llegar a la costa del río Paraná.

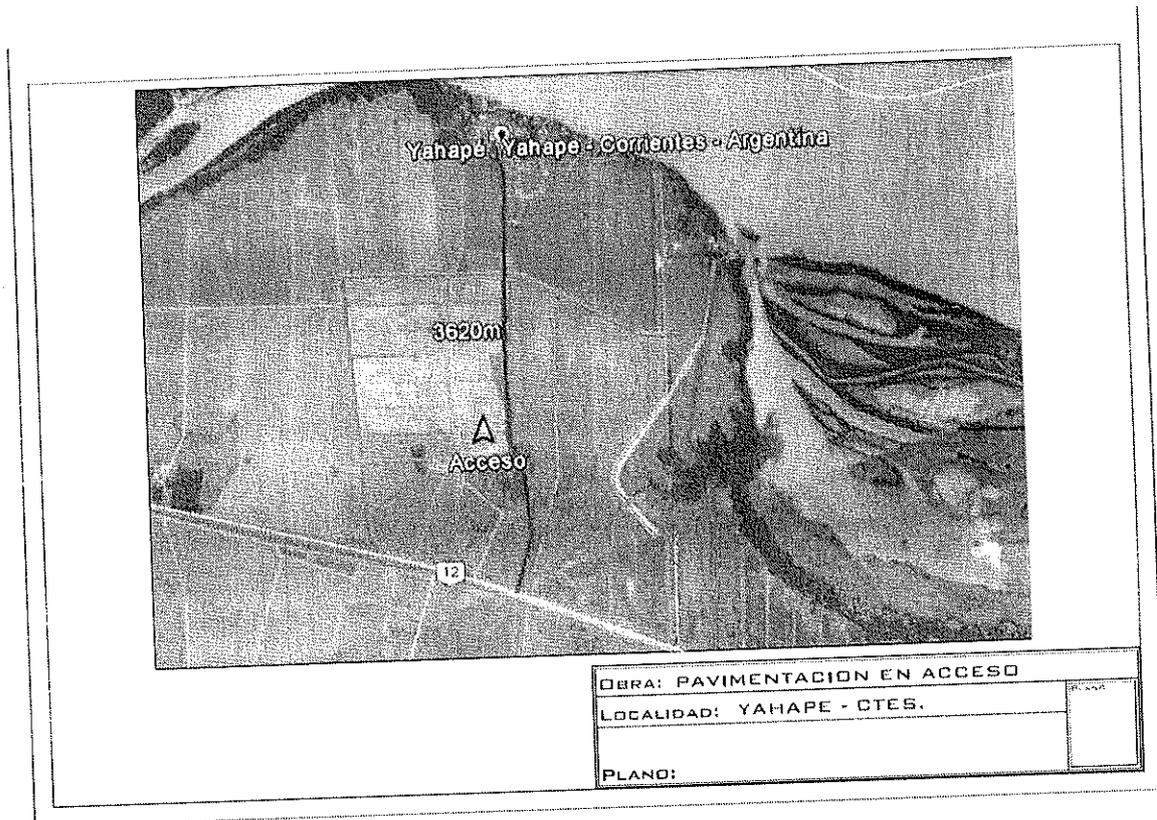
Es innegable que los países que integran el MERCOSUR, ya sean como miembros permanentes y asociados, presentan una diversidad de atractivos, que se convierten en un espectro muy amplio que tiene por base la oferta turística de cada país visto individualmente. Es por esta razón que los diferentes productos deben ser potencializados y para ello es necesario ver los mercados de una manera complementaria.

Esta propuesta se inscribe como un aporte al conjunto que reafirme a su vez los rasgos de cada producto tendiente a apostar al turismo internacional. Mientras se mantiene los rasgos peculiares del turismo intra regional. En este sentido las potencialidades turísticas del bloque son más que significativas.



Montevideo, 11 de Abril de 2016

Parlamentarios Alejandro Karlen /



Anexo I

**RUTA: ACCESO AL PARAJE YAHAPE- LOCALIDAD DE BERON DE  
ASTRADA  
TRAMO: Desde Ruta N N° 12 hasta costa del Rio Parana del Paraje Yahape  
SECCIÓN: Prog.0,00 – Prog.3.620(San Cayetano)  
OBRA: OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO FLEXIBLE**

**MEMORIA DESCRIPTIVA**

## GENERALIDADES:

La presente documentación se refiere al Proyecto Ejecutivo de las Obras Básicas y Pavimento Flexible a construirse en el acceso a Yahape.- Tramo: R.N.Nº 12- YAHAPE - Sección: Prog.0,00 – Prog. 3.620 (Paraje Yahape ).-

Considerando que el acceso en cuestión es de tierra, y dado que en los últimos años se vio incrementado el tránsito vehicular por la importancia que tiene el Paraje Yahape como lugar de pesca turística, hecho que provoca que la población se incremente, por las posibilidades de vivir de lo que reditúa recibir visitantes todo el tiempo, haciéndose imprescindible la reparación del camino, para que el mismo se consolide a los fines de su seguridad y transitabilidad permanente.-

## CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA:

Conforme a las características topográficas de la zona, la asignación del tránsito, el diseño geométrico de la ruta responde a los siguientes parámetros:

- Pavimento flexible, realizado con mezcla de asfalto en caliente con agregado petreo bien graduado. Tratamiento triple.
- Ancho de calzada : 6,00m.-
- Nº de Trochas: 2.-
- Ancho de Banquinas:1,50m.
- Talud 1:3 Contra talud 1:4
- Se previo el levantamiento de la Rasante actual en zonas criticas por problemas Hídricos
- El proyecto prevé un sistema de drenaje mediante cunetas y alcantarillas laterales; y alcantarillas transversales de caños de hormigón.-

## OBRAS A EJECUTAR:

Las principales obras a ejecutar son as siguientes:

- a) Limpieza zona de camino.-
- b) Retiro de Alcantarilla de caños existentes.
- c) Construcción de alcantarillas de caños..
- d) Colocación de Cabezales y Alas de Hormigón Prefabricados.
- e) Movimiento de suelos para terraplenes
- f) Saneamiento y compactación de Subrasante.
- g) Excavación no clasificada para cunetas (suelos no aptos para terraplenes).
- h) Base de suelo seleccionado compactado. En 2 capas de 0,15 m de espesor.
- i) Calzada de Asfalto flexible s/cordón de 0,15 m de espesor.

- j) Completamiento de Banquinas s/perfil tipo.
- k) Señalización vertical

#### PLAZO DE LA OBRA:

Será de DIEZ (10) meses corridos a partir de la fecha del primer replanteo.-

#### PRESUPUESTO OFICIAL:

El presupuesto oficial de la presente obra asciende a la suma de: **).-VEINTISEIS MILLONES SEISCIENTOS SIETE MIL PESOS ( \$ 26.607.000,00)**

### **ESTUDIOS DE CAMPAÑA**

#### ESTUDIOS TOPOGRAFICOS Metodología.

La metodología utilizada para la realización de las mediciones, consta de dos partes principales:

- Determinación de la traza básica.
- Relevamiento de detalles

#### RED BÁSICA

La traza básica, son puntos estratégicamente ubicadas en cuanto a su visualización y a la singularidad de la topografía del terreno, los que se nivelan con Nivel Automático, utilizando la metodología de control de doble altura, lo que significa realizar una doble nivelación con una tolerancia de  $\pm 2\text{mm}$ .

Esta nivelación además se controla en el cierre de hoja de nivelación, en que la suma algebraica de todos los desniveles, deberá coincidir con la diferencia de nivel entre el 1º y el último PF de cada hoja.

#### RELEVAMIENTO PLANIMÉTRICO

El Relevamiento planimétrico consistió en la medición del eje de la traza, de perfiles transversales, y de todo hecho significativo y permanente ubicado en zona de trabajo.

La progresivas 0,00 del relevamiento planimétrico se encuentra ubicado al borde de la Ruta 12 y el eje del nuevo acceso.

## RELEVAMIENTO ALTIMÉTRICO.

El relevamiento altimétrico consistió en la nivelación del eje de la traza, de los perfiles transversales, cada 100m. y de todo sistema de drenaje.

Las Progresivas fueron perfectamente identificada

La nivelación del eje de la traza se realizó colocando las cotas de los puntos fijos PF ubicados cada 100,00 mts , haciendo un control de cierre por doble nivelación.

## ESTUDIO GEOTECNICO

### Metodología.

Conforme al plan de las obras se realizaron los siguientes trabajos en campaña:

- 1) Estudios de suelos existente a lo largo de la traza mediante sondeos manuales cada 100 metros, totalizando treinta y dos ( 32 ) cateos explorativos hasta la profundidad de. -2,00 m.
- 2) Registro de los espesores de suelos predominantes que componen el terreno existente.-
- 3) Registro de los niveles de filtración de agua y/o napa freática.-
- 4) Registro de los suelos compresibles y/o suelos heterogéneos producto de diversos materiales extraños.-sobre las diferentes muestras extraídas las siguientes tareas en laboratorio de suelos:
  - 1) Determinación del contenido de humedad natural (H%) de las muestras de los suelos encontrados según normas I.R.AM. N°: 10.510.
  - 2) Obtención de los valores de las constantes físicas de los suelos (L.L., L.P. e I.P.) según Normas I.R.AM. N°: 10.501 y N°: 10.502.
  - 3) Determinación de la composición granulométrica de los suelos mediante el ensayo de tamizado (Por el tamiz N°: 10, N°: 40, N°: 200) Método del Lavado, según Normas I.R.AM. N°: 10.507.

- 4) Determinación del % de sales solubles en muestras de suelos y agua extraídas, para conocer su compatibilidad con las muestras de hormigón.-
- 5) Ensayo de compactación por el Método de Proctor, según Normas I.R.A.M. N°: 10.511/72.
- 6) Ensayo de Densidad por el Método de la Arena, según Normas I.R.A.M. N°: (VN.) Norma Provisoria N°: 8 Control de Compactación.
- 7) Ensayo de Valor Soporte: Método C.B.R. según Normas I.R.A.M. N°: 10.520/71.
- 8) Ensayo de Potencial de Expansión según las Normas de HOLTZ y GIBBS de la BUREAU OF REGLAMATION DE LOS EE.UU.
- 9) Los guarismos logrados en todo éstos ensayos físicos-mecánicos y químicos ejecutados permitieron evaluar las condiciones, estado y características de los materiales existentes y sus posibilidades actuales de aptitudes y comportamientos antes las cargas a que serán sometidas.-

#### DESCRIPCION DE LOS TRABAJOS A EFECTUAR:

Excavación, ítem éste limitado exclusivamente a la apertura de caja, saneamiento de subrasante y tareas de bacheo. La excavación para ejecutar obras de arte, de cualquier tipo, no recibe pago directo sino que se considera incluida en los ítems respectivos. Tampoco será de aplicación para la construcción o rectificación de zanjas, dado que para dichas tareas se han previsto ítems específicos.

Relleno de socavaciones con arena.

Terraplenes y rellenos con suelo.

Cambio de suelo (suelo no apto para uso vial reemplazado por suelo provenientes de excavaciones de la misma obra), o provisión de suelo (suelo no apto para uso vial reemplazado por suelo seleccionado Preparación de la sub-rasante mejorada con cal.

Base de suelo - arena - escoria - cal, en una o dos capas, de 10 o de 20 cm de espesor, curada con agua.

Base de suelo-arena mejorada con cemento, en una o dos capas, de 10 o de 20 cm de espesor, con riego asfáltico de curado.

Preparación de las bases existentes previo a la ejecución de la carpeta, mediante perfilado.

Riego de liga con emulsión catiónica de rotura rápida tipo RRC-1.

Ejecución de carpeta y/o base de mezcla de concreto asfáltico y agregado grueso usualmente de 5 (cinco) centímetros de espesor y ancho 6m.. Tres capas consecutivas , convenientemente compactadas.

Alcantarillas de caño, de mampostería, losas de refuerzo para cruces de calle, conductos reforzados de sección circular o rectangular. Incluido excavación y relleno.

MEZCLAS ASFÁLTICAS se empleara la mezcla bituminosa en caliente del tipo R3, en capas de rodadura.

Su función es proporcionar una superficie de rodamiento cómoda, segura y económica a los usuarios de las vías de comunicación, facilitando la circulación de los vehículos, aparte de transmitir suficientemente las cargas debidas al tráfico a la explanada para que sean soportadas por ésta.

En este caso, para lograr una carpeta de rodamiento resistente, se utilizara mezcla de asfalto en caliente del tipo RCP -3 con agregado petreo de granulometría gradual.

La mezcla se efectuara en el lugar, en triple capa convenientemente aplicado y compactado.

Se tienen que considerar dos aspectos fundamentales en la ejecución:

A.- sub-base y base de material granular

B.- por un tratamiento superficial la capa de rodamiento que sirve para impermeabiliza y resistir los efectos abrasivos del tráfico y proporcionar una rodadura cómoda y segura.

AGREGADO GRUESO: El agregado grueso proveniente de fuentes distintas no será almacenado en la misma pila ni usado alternadamente en la misma clase de obra o mezclado.

Igualmente cuando se acopie agregado que responda a distintas clasificaciones granulométricas, el mismo se almacenará en pilas separadas y su mezcla, a los fines de cumplimentar la granulometría exigida, se hará en el momento de confeccionar el hormigón en las proporciones adecuadas para lograr el cumplimiento del requisito señalado.

TOMA DE MUESTRAS Y ENSAYOS: Se realizarán de acuerdo con las normas siguientes:

Toma de muestras .....	IRAM 1509
Terrones de arcilla .....	ASTM C-142-55T
Carbón y lignito .....	ASTM C-123-57T

MERCOSUR



Absorción .....	IRAM 1533
Resistencia al desgaste .....	IRAM 1532
Granulometría .....	IRAM 1505

ALEJANDRO KARLEN  
PARLAMENTARIO DEL MERCOSUR