



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

En nuestro país, la unidad e integración nacional fue un objetivo de las obras públicas desde fines del siglo XIX, inicialmente se dio con el trazado de las líneas férreas, luego se apoyó en el creciente proceso de urbanización y el avance del automóvil.

La sanción y promulgación de la Ley Nacional 11.658 en el año 1932 tiene que ver con la decisión política del Estado nacional de construir una red nacional de caminos en un contexto socioeconómico de crisis mundial donde era imperioso abaratar los costos de la producción agroexportadora y generar fuentes de trabajo para paliar la alta tasa de desempleo reinante producto de la crisis mencionada.

El camino era representado centralmente en términos económicos, funcional al transporte de mercancías y turistas, por ende, elemento importante para el incremento de la producción, el consumo y el comercio.

La ley sancionada seguía el modelo de la legislación norteamericana, juzgada como la más adecuada para nuestro país por poseer problemáticas territoriales semejantes y una organización política comparable. La ley creó un nuevo fondo nacional de vialidad destinado al estudio, trazado y construcción de caminos y obras anexas, obtenido por un impuesto sobre la nafta y los lubricantes. Poco antes, por decreto del 11 de marzo de 1932 y sobre la base de dos reparticiones existentes abocadas con anterioridad al sector vial, se había creado la Dirección General de Vialidad de la Nación, dependiente del MOP; la Ley 11.658 le daría a este ente administrador de fondos, proyectista y ejecutor de obras una mayor autonomía, ascendiéndola a Dirección Nacional (DNV).

La autonomía con la cual fue dotado el nuevo organismo era algo relativamente novedoso para la estructura estatal y se consideraba decisiva para que las obras se efectuaran con celeridad, ya que no requería la aprobación de cada una de sus acciones por parte del Ministerio de Obras Públicas, sino que dependía de un directorio específico. El primer director fue Allende Posse, quien representaba en el directorio a las zonas Centro y Norte del país, mientras que el resto del mismo se componía de vocales representantes de la zona Sur y el Litoral (dos ingenieros funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad), de las empresas de transporte (1), de asociaciones agrarias (1), entidades automovilísticas (1, recaería sobre el ACA) y el Ejército (1). En este esquema los intereses privados, aunque en minoría, eran incorporados al organismo estatal en un directorio mixto.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

La citada ley creaba un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República. La Dirección Nacional de Vialidad debía hacer un estudio general de las necesidades viales del país y proyectar la red a construirse teniendo muy especialmente en cuenta y dando preferencia a la construcción de los radiales a los puertos, a los de acceso, a las estaciones ferroviarias, a los que unan las provincias y territorios nacionales, a los de acceso a los países limítrofes y a los que intercomunican a las ciudades importantes y centros de producción, coordinando en lo posible los transportes carreteros con los fluviales, marítimos y aéreos. También instituía un sistema de ayuda federal a las provincias destinada a la construcción de caminos. Además, la ley creaba un Fondo Nacional de Vialidad destinado al estudio, trazado, construcción, mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras anexas. Esos fondos debían aplicarse exclusivamente a la ejecución de las obras dispuestas por la mencionada ley.

También, la Dirección Nacional de Vialidad debía proyectar la red troncal de caminos nacionales y sus aplicaciones sucesivas, para lo cual se declaraba de utilidad pública todos los terrenos necesarios para la construcción de dicha red, quedando facultada la Dirección Nacional de Vialidad para entablar los juicios de expropiación correspondientes, pudiendo celebrar arreglos directos con los propietarios para la adquisición de los terrenos indispensables a ese fin.

Además, disponía que la Dirección Nacional de Vialidad destinaba del Fondo Nacional de Vialidad, una ayuda a las provincias para la construcción de caminos, de acuerdo con lo que se establecía en la ley.

En 1931, poco antes de la sanción de la Ley de Vialidad 11.658 en octubre de 1932, el país contaba con unos escasos 2.000 Km. de caminos de tránsito permanente, mientras que para 1944 la acción pública había logrado elevar esa cifra por arriba de los 30.000 Km. En poco más de una década la labor estatal había consolidado para el tránsito permanente aproximadamente un sesenta por ciento de la longitud en que se estimaba la red nacional de caminos. Las obras de vialidad ocupaban anualmente a más de 30.000 obreros en todo el país, lo cual constituye otro índice del impacto de los emprendimientos. Los datos entre 1936 y 1943 oscilan entre 26.421 obreros (1939) y 40.892 (1941). *Automovilismo* N°284, septiembre de 1943, p. s/n.

A partir de mediados de la década de 1930, la gestión de los recursos de la ley de vialidad comenzaría a contemplar el rol de la red vial en otro sector



Legislatura de la Provincia de Río Negro

de la economía que las nuevas políticas económicas, una vez superado el momento más agudo de crisis, intentaban estimular: el turismo.

El territorio nacional de Río Negro recibía también la intervención de la recientemente creada Dirección Nacional de Vialidad, así lo registraba una nota del diario El Atlántico de Bahía Blanca del año 1938 reproducida en el libro "": "La vialidad en Río Negro ha tenido en el gobernador Pagano uno de sus más grandes propulsores. Durante su administración la red caminera se ha multiplicado. Entre los caminos realizados figuran los siguientes:

- a- Río Colorado-Conesa- San Antonio Oeste hasta Puerto Madryn
- b- Viedma-Conesa-Choele Choel
- c- Río Colorado -Choele Choel
- d- Roca- El Cuy-Mencué
- e- Ingeniero Jacobacci-Ñorquinco
- f- Pilcaniyeu- Ñorquinco-El Maitén-El Bolsón

"Es de destacar el puente carretero de hormigón sobre el río Neuquén que une a la ciudad de Neuquén con Cipolletti. Otros dos puentes de hormigón fueron construidos sobre los arroyos Hornero y Los Repollos en la ruta el Maitén a El Bolsón"

La Memoria de Vialidad Nacional de 1940 también da cuenta que en el Territorio de Río Negro se habían licitado para ese año extensos tramos de construcción de las rutas 250 y 23 al igual que el camino de Viedma a Bahía Blanca.

Al contar con financiación propia durante los años 30 y 40 las redes viales primarias y secundarias fueron desarrollándose de manera sostenida. Durante los gobiernos de Juan Domingo Perón, el Primer Plan Quinquenal y el Segundo asignaron primacía a la construcción y conservación de caminos de tránsito permanente. La integración nacional y la explotación de recursos productivos y turísticos emergían como los objetivos más preponderantes del Primer Plan Quinquenal en materia vial, secundados por la conectividad con países limítrofes en aras de colocar allí productos nacionales y perfeccionar la defensa ante el fantasma de un nuevo conflicto bélico mundial (Presidencia de la Nación. Secretaría Técnica. Plan de Gobierno, 1947-1951. Buenos Aires, 1946).

Producto del Plan Quinquenal, en el entonces territorio Nacional de Río Negro, el gobernador Miguel Roque Montenegro gestionó con autoridades del Estado Nacional la construcción de los dos puentes en la Isla de Choele Choel, uno ubicado sobre la localidad de Pomona, margen



Legislatura de la Provincia de Río Negro

sur de la isla; y sobre la margen norte, frente a la Ciudad de Choele Choel, el segundo. Este último lleva el nombre de Presidente Juan Domingo Perón.

La construcción de los respectivos puentes permitió a partir del año 1949, la conectividad de la provincia de Neuquén, el Alto Valle con Valle Medio, y la capital provincial Viedma, modificando cualitativamente la vida de los vecinos de la región.

El Estado nacional a través de la Dirección Nacional de Vialidad continuó durante los años 60 y mediados de los 70 con una importante expansión en la construcción de redes viales. Al desmejorar la situación financiera del Estado Nacional dejaron de volcarse recursos a la construcción vial lo que ocasionó en las décadas de los 80 y 90 un gran deterioro de las redes viales.

A partir del año 2003 con la presidencia de Néstor Kirchner y luego con el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner e originó una inédita inversión en infraestructura vial, con un incremento de 46 veces el presupuesto aplicado al camino, desde el ejercicio 2002 hasta el 2013. Desde 2003 hasta el 2013 la Dirección Nacional de Vialidad gestionó 1.579 obras de distinta y variada magnitud, sobre 74.142 km de extensión con una inversión total ejecutada y comprometida de 85.413 millones de pesos.

Con el advenimiento del gobierno neoliberal de Mauricio Macri se produjo una notable restricción en la ejecución de obras y en el mantenimiento de las redes viales, con un marcado deterioro de las rutas y carreteras a nivel nacional. Un informe elaborado por técnicos de Vialidad Nacional y difundido por el gremio de los trabajadores viales afirmó que Cambiemos produjo "uno de los peores momentos de la historia de la Dirección Nacional de Vialidad" planteando además la necesidad de declarar con urgencia una Emergencia Vial por el deterioro de las rutas y carreteras a nivel nacional (apenas el 40% de las mismas están en buen estado).

El actual gobierno nacional presidido por Alberto Fernández, está ejecutando Argentina GRANDE que es el Plan de Obras Públicas para el Desarrollo de la Nación que define y organiza las acciones y las obras de infraestructura estratégicas para la construcción de un país federal. Entre sus ejes se encuentra el de Conectividad e Infraestructura Vial, con 50 obras y proyectos que fortalezcan una red de integración, permita reducir los desequilibrios regionales y favorezca a la producción y la conexión de los pueblos, a través de grandes obras de infraestructura, mejoras en la red vial existente y la consolidación de los corredores



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

bioceánicos que potencien la conectividad con los puertos y los países limítrofes.

Al cumplirse 90 años de la creación de la Dirección Nacional de Vialidad se torna fundamental la potenciación y jerarquización de este organismo que debe continuar ampliando y desarrollando las rutas, puentes y caminos que necesita el país para el futuro, con las innovaciones y logística que los nuevos tiempos requieren, con una mirada federal e inclusiva para que cada región de nuestra patria alcance un desarrollo sostenible.

Por ello:

Autores: Alejandra Mas, Gabriela Abraham, Daniel Belloso.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

COMUNICA

Artículo 1°.- Al Poder Ejecutivo Nacional, Ministerio de Obras Públicas de la Nación y a Vialidad Nacional su beneplácito por el nonagésimo aniversario de la creación de Vialidad Nacional, resaltando y revalorizando la trascendencia de la institución para la vida y desarrollo estratégico de nuestro país.

Artículo 2°.- De forma.