



CONGRESO DE LA NACIÓN  
ARGENTINA

*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc.  
sancionan con fuerza de

Ley:

ARTÍCULO 1º. - Declárese Monumento Histórico Nacional al Puente Carretero Interprovincial inaugurado en 1937, que une a la ciudad del Neuquén de la Provincia del Neuquén y a la ciudad de Cipolletti de la Provincia de Río Negro ubicado sobre la ruta nacional N° 22.

ARTÍCULO 2º - A los fines dispuestos en el Artículo 1, reglamentase en el marco de las disposiciones de la Ley Nacional 12.665, modificada por la ley 24.252.

ARTÍCULO 3º - El Ministerio de Cultura de la Nación, mediante la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos inscribirá en el Registro Nacional de Monumentos Históricos al monumento declarado en el artículo 1º de la presente ley con la referencia "Monumento Histórico Nacional: Archivo General de la Nación"

ARTICULO 4º- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



CONGRESO DE LA NACIÓN  
ARGENTINA

"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En el año 1932 en la Provincia del Neuquén bajo la gobernación de Carlos H. Rodríguez, había claras limitaciones al progreso y desarrollo. La comunidad pujante y creciente necesitaba dar ese salto de integración con el resto del país que se encontraba restringida por las características naturales de la región. Es que, el territorio del Neuquén, al mismo tiempo que era bendecida por sus cauces naturales de ríos cristalinos y que, además, oficiaban de límite natural en una parte importante de su territorio, también se veía fuertemente perjudicada en su pleno desarrollo por esas barreras naturales, a pesar del gran impulso que significó para la economía territorial el puente ferroviario construido en 1902 y el existente puente-dique Ingeniero Ballester culminado en 1916, pero que para esa época ya eran claramente insuficientes.

Tan real era el aislamiento que, unos 30 años antes de la construcción del puente carretero y en la misma época de inauguración del puente ferroviario, desde el Gobierno Nacional, a través del Director de la Segunda Sección de Censos y Territorios Nacionales Don Gabriel Carrasco, quien dependía del Ministerio del Interior, conducido por el Dr. Joaquín V. González, inicio la inspección por el territorio del Neuquén con el objeto de mejorar la administración de los territorios nacionales, cuyo antecedente fueron publicados en el diario La Nación como una "Reseña Geográfica-Industrial-Administrativa", que título "De Buenos Aires al Neuquén" y fue conocida como "Informe Carrasco", por medio del cual se puede ver reflejada a través de sus palabras, la rudeza del territorio por aquellas épocas incipientes:

*"...El Territorio del Neuquén es en toda la Republica el que se encuentra en peores condiciones de viabilidad".*

*"...Probablemente ningún territorio más que el Neuquén necesita de puentes y caminos para fomentar sus progresos".*

*"...En este territorio que cuenta los ríos y arroyos por centenares, siendo casi todos correntosos, no existe ni siquiera un solo puente, de manera que las comunicaciones son a veces tan peligrosas que causan la muerte de hombres y ganados".*

*"Estas dificultades aíslan, casi por completo, a la Capital del Neuquén del resto de la Republica y constituyen la principal rémora contra sus progresos".<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Archivo Histórico Municipal de la ciudad de Neuquén.



CONGRESO DE LA NACIÓN  
ARGENTINA

*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*

No había dudas, acerca de la importancia trascendental de colocar en primer lugar de la agenda política el proyecto y construcción de puentes carreteros, a fin de lograr la tan anhelada circulación fluida e irrestricta tanto de personas como de bienes y servicios para activar definitivamente la economía de la Territorio neuquino.

El gobernador, Carlos H. Rodríguez, supo entender claramente esa necesidad impostergable, quien insistentemente venía realizando las gestiones ante el Gobierno Nacional con el objeto de abandonar la época de balsas y botes que cruzaban los ríos de la región. Esta presión del gobernador al Estado nacional, se vio fortalecida por un estudio estadístico del movimiento de las balsas en los Territorios de Río Negro y Neuquén, impulsado por la Dirección Nacional de Vialidad recientemente creada. Los resultados de esa estadística ratificaban aquella inquietud insoslayable del mandatario territorial.

Así, el 5 de julio de 1934, por ley 11.658 se licito públicamente la adjudicación de la construcción del puente sobre el río Neuquén frente a la capital. El año siguiente la empresa General de Obras Publicas GEOPE S. A., con domicilio en Buenos Aires, inicio oficialmente los trabajos.

La construcción del puente no fue sencilla, a pesar de su finalización prematura, se requirió de un importantísimo movimiento de suelo, los cuales fueron necesarios para albergar un puente cuyo replanteo de la obra se concretó el 15 de abril de 1935 y según publicación neuquina la obra consistió en: "A. Puente principal formando por 9 tramos de 51,60 mts. c/u, salvados con arcos atirantados de hormigón armado, de 6 metros de ancho y dos veredas de 1 mt. con parapetos de un metro de altura. Cada uno de los 8 pilares están fundados sobre dos cilindros de hormigón armado hincados a una profundidad media de 12 mts. bajo del lecho del río. Los estribos apoyan, cada uno, sobre 4 cilindros hincados a la profundidad ya señalada. B. Puente de hormigón armado de 15 metros de luz y calzada de 6 mts. de ancho sobre el canal Roca en el acceso lado Cipolletti. C. Acceso lado Neuquén: desmonte de 54 o 55 metros cúbicos para obtener una calzada de 10 mts. de ancho, enripiada. Una alcantarilla de 0,75 de luz y 1 sifón de 1,10 mt. de ancho con un volumen total de 35.400 metros cúbicos, calzada enripiada y alambrado de 7 hilos con postes de hormigón armado y varillas de madera. Un enrocamiento protege los taludes próximos al cauce principal. Una alcantarilla de hormigón armado de 2,20 de luz. Costo total de la obra \$ 920.700, incluyendo expropiaciones e indemnizaciones"<sup>2</sup>. Por fin, el Puente es de jurisdicción nacional por encontrarse emplazado sobre la ruta nacional N° 22, que conecta ambas provincias.

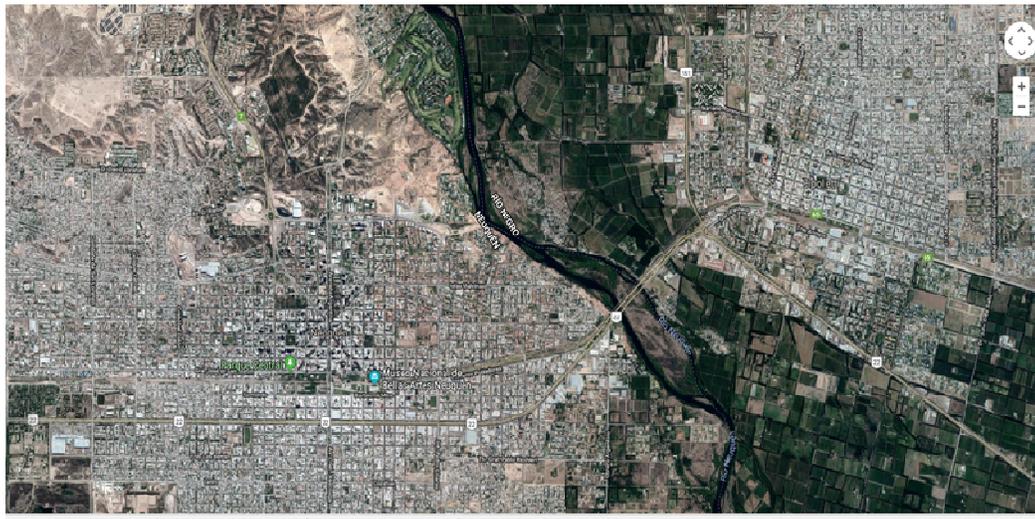
---

<sup>2</sup> Neumann, OM . 50 años, 1954. Ríos, CA. Gobernadores,1980. Varios, (Calf). Neuquén un siglo, 1983. Pérez Morando, H. El Puente, (RN), 1994. Diario Río Negro. Biblioteca Patagónica y otros.



CONGRESO DE LA NACIÓN  
ARGENTINA

*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*



En 1935 se colocó la piedra fundamental en un acto público, en el que participaron autoridades del Neuquén y Rio Negro. Entre ellos, se encontraban presente el nuevo gobernador del Neuquén Enrique Pilotto (ya que en 1934 había fallecido Carlos H. Rodríguez), y el Juez Juan Julián Lastra; por su parte, del lado rionegrino estaban Adalberto Pagano y el presidente de la comisión de fomento de Cipolletti, Jorge



CONGRESO DE LA NACIÓN  
ARGENTINA

"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"

González Larrosa. En representación de Vialidad Nacional, estuvo presente el Ing. Pablo Cantaluppi, Jefe de la Seccional 12.<sup>3</sup>

En ese acto el gobernador Pilotto expreso:

*"En realidad la piedra fundamental debió colocarse cuando fue adjudicada a la empresa constructora y antes de su iniciación, pero hemos presenciado la colocación de tantas piedras fundamentales para monumentos u obras publicas cuya ejecución jamás se realizo, me parece muy bien y preferible que nosotros estemos en retardo y que esta piedra simbólica y tradicional la coloquemos recién en este momento en que tenemos la suerte de contemplar las obras de nuestro puente ya iniciadas en plena ejecución, y convertido realidad tangible el viejo sueño tantas veces acariciado y otras tantas veces fracasado"*<sup>4</sup>

Unos 2 años más tarde, el 20 de febrero de 1937, no estando aun terminada las obras de acceso al puente, se lo habilito al tránsito para facilitar el transporte de frutales y en respuesta a las presiones de la prensa local, el 17 de marzo de ese año, se terminaron totalmente los trabajos, casi un mes antes de vencer el contrato.

La población local recibió con júbilo la nueva obra. Alrededor de 7.000 personas asistieron a su habilitación, hasta se había conformado una comisión de festejos y celebraron todos (neuquinos y rionegrinos) con un gran asado fraternal, toda vez que la magnitud de la obra lo justificaba. No solo era una gran mole de hormigón armado que cruzaba un rio que parecía indomable, sino además, porque claramente se constituía en un hito que marcaba el antes y el después del explosivo desarrollo económico de la región y los vecinos de ambas ciudades lo sabían. Apenas inaugurado pasaron 1842 coches en las primeras 6 hs, Una sentida necesidad se había cumplido. Esta fecha significaba en gran medida el fin del aislamiento vial del Neuquén.

---

<sup>3</sup> Diario La Mañana de Neuquén. 21/02/16

<sup>4</sup> Ibídem.



CONGRESO DE LA NACIÓN  
ARGENTINA

*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*



Es por ello, que el puente carretero (popularmente conocido como "puente viejo"), es un símbolo de integración regional que ha sido protagonista del impulso del Territorio del Neuquén, ya hoy convertida en provincia desde 1957, y del pueblo rionegrino. Por debajo de sus arcos ha cruzado la historia misma del desarrollo y el progreso que hoy caracteriza a esas provincias patagónicas, motores indiscutidos de la economía nacional.

Esa historia de desarrollo pujante, ha marcado el destino de miles de familias argentinas oriundas de otras provincias, quienes han decidido desarrollar sus proyectos de vida en



CONGRESO DE LA NACIÓN  
ARGENTINA

*"2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria"*

el Gran Valle de Río Negro y Neuquén. Es así, que el crecimiento demográfico de la región ha sido exponencial, solo para las ciudades de Neuquén y Cipolletti según censo oficial del año 2010, había casi 320 mil habitantes. Tampoco puede dejar de mencionarse que este Gran Valle está integrado por 19 municipios, distribuidos entre ambas provincias sumaban un total de 624,417 habitantes. Sin perjuicio de ello, en la actualidad ese crecimiento se ha incrementado grandemente, producto de la actividad hidrocarburífera y el constante desarrollo económico de otras industrias de la región.

Al respecto, he mantenido reuniones, conversaciones con el Intendente de Neuquén el Sr. Horacio Quiroga y con el Intendente de la Ciudad de Cipolletti, Provincia de Río Negro Sr. Aníbal Tortoriello, ambos han manifestado su acuerdo y conformidad en que el Puente Carretero sea declarado monumento histórico nacional.

Hoy este puente carretero, patrimonio tangible del Pueblo argentino, es un símbolo de unión y progreso que conecta a un mismo pueblo, el pueblo argentino, hace 80 años de su construcción, sigue tan fuerte y funcional como el primer día. Es este puente el que hoy merece gozar de la categoría de monumento histórico nacional.

Por ello, solicito a esta Honorable Cámara de Diputados la sanción de este proyecto de ley.