

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina sancionan...

Artículo 1. -Impóngase el nombre de “Ing. Rodolfo Daniel Cabezón” al puente carretero y obras conexas que se erigen sobre el Río Colorado y que son parte integrantes de la Ruta Nacional Nº 151, en la progresiva km 150,00, que vincula las provincias de Río Negro y La Pampa, a la altura de la localidad de 25 de Mayo, en jurisdicción del distrito Nº 21 – Provincia de La Pampa.

Artículo 2.- Instrúyase a la Dirección Nacional de Vialidad y al Instituto Geográfico Argentino y/o a todo organismo competente en la materia para que a la obra referida y en toda la cartografía y cartelería oficial se le imponga el nombre de “Puente Dique Ing. Rodolfo Daniel Cabezón”.

Artículo 3.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Firmante:

COLI, Marcela Inés

Confirmantes:

GALIMBERTI Pedro

REYES Roxana

MAQUIEYRA Martín

RIZZOTTI Jorge

FUNDAMENTOS:

Este proyecto, ha sido presentado en el período parlamentario precedente, bajo el expediente N° 5623-D-2022. El mismo persigue realizar un reconocimiento póstumo al Ing. Rodolfo Daniel CABEZÓN, quién fue el artífice de la reconversión de tierras áridas en una zona productiva pujante y fértil. La geografía patagónica es diversa, transcurre desde el verde profundo de los bosques andinos hasta las áridas y ásperas superficies de la meseta.

Cuando La Pampa aún era un territorio nacional, algunos visionarios imaginaban el potencial que poseían las tierras a ambos márgenes del Río Colorado. La infraestructura existente en la década del '50 del siglo pasado era escasa y respondía a atender elementales, aunque inmensas necesidades. Sin embargo, las venturosas posibilidades de desarrollo, básicamente agrícolas, de las tierras que enmarcan el río potenciaban los sueños de habitantes de aquel entonces. Los logros obtenidos por programas de regadío en las provincias de Mendoza, San Juan, Río Negro y Neuquén, entre otras, fortalecían la creencia de desarrollar áreas productivas. El mundo que necesitaba alimentos, el desarrollo de la red vial para vincular la región de Cuyo (Mendoza, San Luis y San Juan) con la del Comahue (Río Negro y Neuquén) y el resto del sur, se hacía más necesario y evidente, mientras que La Pampa requería desarrollar su potencial natural y a la par acrecentar su acotada población. La presencia en este punto de la todavía incipiente "Colonia 25 de Mayo", a la sazón creada por decreto presidencial bajo el gobierno de José Figueroa Alcorta en 1909, daba soporte más que necesario para lograr los cometidos propuestos. Fue fundamental el accionar de los gobiernos nacional, a través de la Dirección Nacional de Vialidad y del territorio para convenir la construcción de un puente carretero que facilitara el paso sobre el Río Colorado, con el agregado de obras conexas que permitieran, y de hecho así fue, la puesta en marcha de un ambicioso programa de obras hidráulicas con fines diversos, a la vera del citado

curso de agua, sobre la margen pampeana. Quedó plasmado en dicho acuerdo la responsabilidad que le cabría a La Pampa de diseñar, construir y financiar la obra en su conjunto, excepto el costo del puente carretero propiamente dicho, dado que la D.N.V. ya tenía un presupuesto reservado para esta obra pero de menor envergadura que planeaba ejecutar, en razón de que solamente resolvía la situación vial que para entonces se agravaba ya que el cruce del cauce se efectuaba por una balsa con limitada capacidad de carga, recurrentes accidentes e ingentes problemas de mantenimiento. Se lograba de esta forma dar respuesta al menos, a tres requerimientos básicos para las necesidades que se planteaban: el primero de ellos era que La Pampa contaría con una obra de cabecera que supondría, a través de un embalse, derivar agua para uso humano, abastecer un ambicioso programa de riego de alrededor de 80.000 has. y generar energía eléctrica aprovechando los beneficios geográficos; en segundo término, la D. N. V. resolvía el vínculo vial entre las provincias y en tercer lugar, y no menos importante, daba respuesta a los reclamos de YPF, que, en su incesante búsqueda de petróleo y gas, veía acotada las posibilidades de incrementar sus producciones en una zona que abarcaba a ambas riberas del Río Colorado y que, posteriormente, se definió como muy rica en dichos recursos y que hoy forma parte del denominado bloque CNQ-7. Este desafío fue aceptado rápidamente por el gobierno de La Pampa, quien en lo inmediato y a través del Ente provincial del Río Colorado – E.P.R.C.-, realizó los trámites necesarios para lograr el cometido final; así, al cabo de solamente un año se contó con el proyecto ejecutivo que fue elaborado por prestigiosos profesionales de la ingeniería civil e hidráulica, continuándose luego con todos los pasos necesarios para la concreción de la obra civil en su totalidad. Así, en febrero de 1963 dieron inicio las tareas que cambiarían para siempre la aletargada y apacible fisonomía y realidad de la zona. Un puente carretero y un dique derivador permitirían embalsar aguas para modificar un extenso territorio del árido suroeste pampeano en una productiva prominente.

Los plazos de la construcción se cumplieron razonable y acabadamente, a pesar de las adversidades, propias de los vaivenes políticos, económicos y, sobre todo climáticos (vientos de más de 60 km/h, temperaturas de -12º a +40º), variante extrema de los volúmenes de escorrentía (100 m³/s a más de 400 m³/s), la ubicación geográfica de las obras, muy distante de todo centro poblado de importancia, la falta de caminos y rutas adecuadas y de servicios básicos.

Cabe destacar que accesoriamente se construyeron distintas obras de gran relevancia que complementaban la principal como fue el denominado “Canal Matriz”, con una capacidad de transporte de 120 m³/s de agua y 25 km de longitud, totalmente hormigonado, puentes que lo cruzaban y diversas obras de arte para derivación de caudales para riego e incluso una central hidroeléctrica de 10 MW. Todo eso y cuánto más pudo hacerse y las complicaciones derivadas pudieron subsanarse gracias al compromiso puesto de manifiesto por las autoridades nacionales y provinciales del momento, pero especialmente por la idoneidad, capacidad y pericia de un grupo de profesionales y técnicos que tuvieron la responsabilidad de llevar la dirección de toda la obra durante los, aproximadamente, ocho años que duró su ejecución. Estos equipos fueron liderados por el Ing. Rodolfo Daniel CABEZÓN, nativo de la capital pampeana, cursó sus estudios superiores en la U.B.A. (Universidad de Buenos Aires) donde se graduó de ingeniero civil con honores y se especializó en Italia en hidráulica. A fines de la década de los años ´50, fue convocado por las autoridades provinciales con el propósito de dirigir un equipo técnico que se abocaría al estudio y posterior ejecución de obras que permitirían el desarrollo de una amplia zona susceptible de ser irrigada a la vera del Río Colorado, en el oeste pampeano, más precisamente en la Colonia 25 de Mayo.

El Ing. Rodolfo Daniel Cabezón fue el gran impulsor del máximo aprovechamiento del río Colorado, creando un sistema de riego eficiente que

dio origen, a mediados del siglo pasado, de la única zona productiva del oeste pampeano. Luego de la labor cumplida, fue una personalidad destacada de 25 de Mayo, tanto en lo profesional como también en lo social, fue docente, socio fundador del primer club deportivo y participante activo en todo evento de la comunidad. Las obras del puente fueron inauguradas oficialmente el 25 de mayo de 1972 y en 1973 el Ing. Cabezón fue requerido para asumir otros desafíos de tanto o mayor relevancia como fueron los complejos hidroeléctricos de “El Chocón”, en Neuquén, “Salto Grande” en Entre Ríos y “Yaciretá” en Corrientes. Innumerables personas y por distintos medios utilizan a diario el puente carretero que vincula a La Pampa con Río Negro; pequeños productores y diferentes empresas agropecuarias se ven beneficiadas por el sistema de riego que se ejecutó como consecuencia del dique: empresas petroleras, gasíferas, mineras, extractivas y de servicios afines atraviesan a diario estas obras. Aunque la mayoría de los usuarios desconozcan los nombres de quienes idearon y ejecutaron esta estructura de envergadura, el compromiso asumido por ellos con su tarea y sus trayectorias, transformaron sus sueños en creaciones que trascendieron su propia existencia. Habiéndose cumplido ya el 50º aniversario de su inauguración en 2022 se hace necesario reconocer el esfuerzo de aquél que, entre otros, puso toda su expertís para que esta importante obra de ingeniería hidráulica y vial se erigiera tal y como había sido concebida, cumpliendo el precepto impuesto por el preámbulo de la Constitución Nacional al decir: *“...para nosotros, para nuestra posteridad y para todos los hombres del mundo que quieran habitar en el suelo argentino.”*.

Por todo lo expuesto, solicitamos a los señores diputados que nos acompañen en el presente proyecto de ley.



Firmante:

COLI, Marcela Inés

Confirmantes:

GALIMBERTI Pedro

REYES Roxana

MAQUIEYRA Martín

RIZZOTTI Jorge