

## **PROYECTO DE LEY**

*La Cámara de Diputados de la Nación, ...*

Artículo 1°: Declárase Bien de Interés Histórico Nacional al Puente Basculante Ferrocarrilero construido sobre el curso inferior del Río Negro e inaugurado el 17 de diciembre de 1931, que une las ciudades de Viedma, capital de la Provincia de Río Negro y Carmen de Patagones, Provincia de Buenos Aires.

Artículo 2°: La Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos inscribirá en el Registro Nacional de Bienes Históricos e Históricos Artísticos el monumento declarado en el artículo 1° de la presente Ley con la referencia "Puente Basculante Ferrocarrilero sobre el curso inferior del Río Negro".

Artículo 3°: Comuníquese al Poder Ejecutivo,

**María Lorena Villaverde**  
**Diputada Nacional**

**Cofirmantes:**

**Lorena Macyszyn**

**Alida Ferreyra**

**César Treffinger**

**Gerardo Huesen**

**Mercedes Llanos**

**Romina Diez**

**María Fernanda Araujo**

**Carlos D' Alessandro**

**Julio Moreno**

**Carlos Zapata**

**Florencia Klipauka Lewtak**

**José Peluc**

**Sergio Capozzi**

## **FUNDAMENTOS**

Sr. Presidente:

Ubicado en el río Negro, a unos 38 kms de la desembocadura del mismo con el océano atlántico (40°48'56"S 62°58'15"O), se erige desde el 17 de diciembre de 1931, el puente ferrocarrilero conocido como "Puente Viejo". -

Puente único en el mundo, de 268 metros de largo, construido con pilares de hormigón, estructura metálica, y terraplenes, une las localidades de Viedma (capital de la provincia de Río Negro) y Carmen de Patagones (la ciudad más austral de la provincia de Buenos Aires).

Su estructura basculante –dentro de la categoría de puentes movedizos- lo hace único en nuestro país y destacado en el resto del mundo. -

El proyecto de la construcción data del año 1908. Para la construcción del puente se organizó en solo seis meses, usinas, talleres, dragas y equipos de aire comprimido.

Los trabajos se iniciaron en julio de 1927, contratándose 450 obreros de Bahía Blanca y Buenos Aires. El personal especializado fue contratado en Alemania (prácticos, buzos). El jefe técnico de los Ferrocarriles del Estado fue el ingeniero José A. Marcet y el encargado de la dirección y fiscalización de los trabajos, el Ingeniero Enrique Verniere. La obra fue adjudicada a la Empresa Constructora Dyckerhoff y Widmann en hormigón y Gutehoffnungshufte en la parte metálica. -

Entre los variados desafíos que se tuvieron que afrontar, estuvo el de conectar las vías férreas de Viedma -5 metros sobre nivel del mar- con las de Carmen de Patagones -42 mts sobre el nivel del mar-.

La navegación del río Negro, era fluida, lo que hacía necesario que el puente contemplara una distancia de 15 metros entre el pelo del agua y bajo el mismo, y la posibilidad de poder levantarlo si el barco era de mayor calado.

Cabe recordar que, en la zona, era sumamente importante el transporte fluvial, arribando al puerto de Patagones gran cantidad de embarcaciones comerciales que ascendían el Río Negro hasta General Roca y Neuquén.

Esto hacía necesario que un sector del puente fuera móvil para el paso de las naves.

Otro inconveniente a salvar: el caudal del río y su profundidad, con relación a los estribos, cajones y pilares que soportarían la obra.

Primero se construyeron los estribos, pared cilíndrica que alcanzaron una altura

de 8,50 metros los que se hundieron hasta el suelo formado por canto rodado. La construcción de los cajones se realizó efectuando un cajón de hormigón armado. Se construyeron en un Dique seco preparado en la ribera del lado de Viedma. Siguió la construcción y de los pilares, tarea de las más dificultosas dada la profundidad del río. Se señaló que para la construcción de los estribos o pilares se tomaron 12 meses, emplearon más de diez mil metros cúbicos de hormigón. El costo de esos trabajos fue de 1.200.000 pesos. Otra obra relevante fue la construcción de los terraplenes, necesarios dada la altura del puente y la diferencia de las mismas en relación a ambas costas unidas. Para ello se removieron cientos de metros cúbicos de tierra, su carga y traslado hasta el lugar elegido. El material se extrajo de la zona conocida como la "Cuchilla", a kilómetros de la obra, transportado por un tren, cuya máquina fue desarmada en barco y armada en tierra.

Respecto a los tramos metálicos: la luz del tramo basculante fue determinada por el Ministerio de Obras Publicas en 40 metros como mínimo. Se ubicó sobre la parte más profunda del río -conocido como canal, zona más navegable-. Los tramos fijos de vía inferior y de 84,96 metros de luz teórica, fueron proyectados por Ferrocarriles del Estado. Los rieles adoptados para el paso del tren son del tipo "Lorian" de 7 pulgadas de alto.

El piso del puente está formado por planchas abovedadas remachadas a un sistema de siete largueros a estas planchas y soportan un contrapiso de hormigón, recubierto con asfalto.

La elección de un tramo móvil -sector basculante- fue elegido de entre dos propuestas\_ una norteamericana y otra alemana, la cual finalmente se adoptó. El sector basculante es el que abre o cierra el tramo del puente, gira alrededor de un eje que se desplaza así al máximo de luz efectivo. Trasladándose sobre sectores circulares dentados se engranan sobre carriles horizontales. El mecanismo de movimiento es sumamente sencillo y está accionado eléctricamente y puede, también, efectuar su movimiento a mano ante cualquier eventualidad.-.

La parte metálica del puente fue iniciada en mayo de 1928. Construida en Alemania, luego el montaje fue realizado en el lugar.

Según medios de esa época, el Puente significaba la posibilidad de unir de manera directa Buenos Aires con San Antonio Oeste (y, por qué no, el resto de la Patagonia). Agregaban que la falta de este modo de comunicación había conspirado contra el progreso económico de la Patagonia. Aparecía como una importante salvación, siendo indiscutible, para el comercio, el abaratamiento del costo del transporte.

Como lo hace hoy, el puente "unió" aún más a los centros poblados con las incipientes localidades de la Patagonia. Hasta entonces, pasar de un lado a otro del río se hacía uso de balsas y barcazas.

Los años posteriores de crecimiento económico y poblacional de la Patagonia son, en parte, favorecidos por este medio de comunicación. De suma importancia geopolítica, permitió la conexión y agilizó el comercio, en la Patagonia.

Fue Don Rosario Dominicci, luego de que pasara el último barco en el año 1943 (Vapor Patagonia), encargado el encargado de accionar el sistema levadizo por última vez el puente en el año 1957.

En la actualidad, y luego de una serie de reformas de mantenimiento realizadas en el año 2013 que incluyeron el recambio de toda la carpeta de rodamiento con restauración del sistema de drenaje del agua, arenado y pintado de toda la estructura metálica. Asimismo, se construyó una pasarela peatonal por medio de una estructura colgante metálica sobre la margen sur. El sistema de iluminación se renovó en su totalidad, incluyendo la iluminación sobre la carpeta de rodamiento e iluminación ornamental de toda la estructura del puente. Por último, se realizó una bicisenda paralela a la ruta de acceso y se pintaron columnas sostén que se encuentran dentro del río Negro.

El presente proyecto tiene antecedentes de intentos parlamentarios por lograr la declaración de patrimonio histórico en la a media sanción del Proyecto del Senador Verani que estamos reiterando, tomaba como antecedentes a los exptes. S-1618/03 y S-1610/07 ambos de autoría del senador por mi provincia Luis Alberto Falcó, dictaminados según Orden del Día 1683 del 24/11/2004 y Orden del Día 650 del 23/08/2007. En aquella oportunidad se habían cursado sendas notas a la Secretaría Administrativa de la Comisión de Educación y Cultura, la primera de estas con fecha 20 de junio de 2007, n°719 y la segunda del 12 de junio de 2009 con el n°723, mediante las cuales la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, informaba que, tras un minucioso análisis, adhería a la iniciativa de declaración de Bien de Interés Histórico del Puente Basculante Puente Viedma,

Respecto a la jurisdicción bajo la cual se encuentra su mantenimiento y cuidado, el 7 de enero de 1975 se firmó el convenio de traspaso de la ex ruta nacional nro. 3, puente ferrocarrilero incluido, de Vialidad Nacional a la Dirección de Vialidad de Río Negro y, posteriormente, por resolución 1708/83 y Decreto No 896, en 1984, fue cedida para su conservación definitiva al municipio de Viedma, firmándose también el convenio respectivo.

Por lo dicho, la calidad de la estructura, su característica y tipo de construcción única en el mundo, por lo que representó para la Patagonia su construcción en las primeras décadas del siglo XX y por lo que su belleza inigualable representa para el turismo actual, se hace necesaria, para su protección y puesta en valor, la declaración de patrimonio histórico provincial el puente ferrocarrilero que une las actuales ciudades Viedma y Carmen de Patagones, llamado desde hace años "Puente Viejo".

Por las razones expuestas solicito a mis pares el acompañamiento en el presente proyecto de ley.

**Lorena Villaverde**  
**Diputada Nacional**

**Cofirmantes:**

**Lorena Macyszyn**

**Alida Ferreyra**

**César Treffinger**

**Gerardo Huesen**

**Mercedes Llanos**

**Romina Diez**

**María Fernanda Araujo**

**Carlos D' Alessandro**

**Julio Moreno**

**Carlos Zapata**

**Florencia Klipauka Lewtak**

**José Peluc**

**Sergio Capozzi**