



UNIDAD 1

PARTE 2 DE 4

RESEÑA HISTORICA



Bibliografía Consultada

Archivo General Dirección Nacional De Vialidad.
Apuntes de Cátedra UTN Vías De Comunicación.
Portal de la Dirección Nacional de Vialidad
U.T.N. – Instituto Del Profesorado Técnico

UNA MIRADA HISTÓRICA DE LA VIALIDAD ARGENTINA



El primer edificio de Vialidad Nacional

Al hacer una mirada retrospectiva resulta inevitable reconocer que la construcción de los caminos estuvo estrechamente relacionada con el engrandecimiento de nuestra patria.

Es así como el desarrollo caminero tuvo su correlato en el progreso sostenido y en la unificación del territorio nacional.

Si bien en los comienzos el estado de las vías terrestres era precario, el avance que trajo aparejado la modernización se vió plasmado en el mejoramiento de las condiciones de los caminos.

Las primeras inquietudes relacionadas a la construcción de caminos datan del Virreinato del Río de la Plata, plasmadas en las figuras del **Virrey Vertiz** y el **Marqués de Loreto**.

Así mismo, el Consulado de Buenos Aires centró su preocupación en la construcción y en la conservación caminera.

De la misma manera, el **doctor Manuel Belgrano** ambicionó la construcción de una vía terrestre que conectara a los Océanos Atlántico y Pacífico, a la altura de Carmen de Patagones, localidad más austral de la provincia de Buenos Aires. Si bien el proyecto fue aprobado por la



El segundo edificio de Vialidad Nacional - Retiro

Corte, en el año 1799, no se concretó pero sentó un precedente que fue contemplado por los gobiernos que le sucedieron para llevar a cabo otras obras.

Por su parte, Mariano Moreno, durante la Secretaría de la Junta de Gobierno Patrio, también se preocupó por la construcción de caminos.



Foto del actual edificio de Vialidad Nacional

LAS PRIMERAS TRAZAS

En relación a las primeras trazas terrestres que surcaron nuestra Patria, la primera y más importante de ellas fue el **Camino del Oeste que se iniciaba en la Plaza Mayor, de Buenos Aires, llegando más allá del Río Las Conchas, (Río de la Reconquista después de 1954).**

A la vez, se puede citar al Camino del Norte, que conectaba **el río Las Conchas, el Talar de Pacheco, Capilla del Señor y a las localidades intermedias.**

También cabe mencionar al **Camino de Cuyo**, que comenzaba en la Plaza Mayor llegando a Chile y al Alto Perú, como así también al **Camino del Sur**, que unía a **Plaza Constitución y Chascomús.**



Ruta Nacional N° 3
Tramo: Río Salado - Las Flores



Ruta Nacional N° 7
Tramo: Carmen de Areco-Chacabuco-Bs.As

EL DÍA DEL CAMINO Y LA CREACIÓN DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

Durante la **segunda presidencia de Roca**, se modificó la Constitución Nacional y, de esta manera, se **creó el Ministerio de Obras públicas cuyo primer titular asume el 12 de octubre de 1898.**

En el nuevo Ministerio se fundó la **Dirección de Vías de Comunicación**, en cuya órbita se encontraba **Puentes y Caminos** y, por la Ley 4301 del 26 de enero de **1904**, se le dio forma orgánica, disponiéndose la construcción de **89 puentes y 107 caminos** y autorizándose la emisión de Obligaciones de Puentes y Caminos.

En el año 1922, el Touring Club Argentino organizó el Primer Congreso Nacional de Vialidad, época en que terminó la primera presidencia de Hipólito Irigoyen y comenzó la de Marcelo T. de Alvear.

En tanto, el 5 de octubre de 1925 se inauguró el Primer Congreso Panamericano de Carreteras, en Buenos Aires, y se instauró dicha fecha como Día del Camino. A su vez, en el transcurso del mencionado año se construyeron algunos caminos pavimentados, como Morón-Luján, en hormigón armado, proyectado por el Ingeniero E. Arenas.

En el año 1927, la provincia de Santa Fe promulgó la primera Ley Orgánica de Caminos Pavimentados. La misma destinaba un presupuesto de 30 millones de pesos a la construcción de caminos. Los recursos eran provenientes de fondos especiales del gobierno y de un gravamen de de dos centavos por litro de nafta.

La mencionada ley se fundamentó en el estudio de las civilizaciones precolombinas, que se caracterizaron por la construcción de rutas pavimentadas con grandes losas, en México y en el Imperio de los Incas, que resistían las inclemencias climáticas permitiendo la circulación segura de la producción.

El 5 de octubre de 1932 se promulgó la Ley 11.658 que estableció la creación de la Dirección Nacional de Vialidad.

La misma dispuso la asignación de recursos por un impuesto de cinco centavos por litro de nafta y otro adicional del 15 por ciento sobre el valor de los lubricantes.

A su vez, dicha normativa determinó la creación de una ayuda federal para la construcción de caminos provinciales. No obstante, la ley establecía que los estados provinciales no podían gravar el precio de la nafta a más de 2 centavos por litro.

La mencionada época determinó la transformación de la Dirección de Puentes y Caminos en la Dirección Nacional de Vialidad, iniciando el período de estudio, proyecto y construcción de las principales carreteras que componen la Red Vial Nacional.

El desarrollo de las mencionadas rutas intensificó el intercambio comercial, social y cultural entre diversas localidades situadas en las diferentes regiones de nuestra patria, que a su vez fue acompañado por la conexión generada por el tendido ferroviario.

En el año 1958, se dictó la el Decreto-Ley 505, ratificado luego por una ley, que, entre otras medidas, dispuso una nueva estructura para la Dirección Nacional de Vialidad y creó el Consejo Vial Federal (compuesto por las Vialidades Provinciales).

Asimismo, dividió a la Red Caminera Argentina en Red Troncal Nacional, Red Primaria Provincial y Red Comunal, asignándole responsabilidades y recursos específicos para el financiamiento y construcción de las mismas a Vialidad Nacional, Vialidad Provincial y las Comunas, respectivamente.

La historia siguió su curso y los diferentes acontecimientos fueron atravesando a la Dirección Nacional de Vialidad, que desde el momento de su creación hasta la actualidad, cumplió con la función de construir y conservar caminos, promover el progreso, aunar culturas y unir al suelo argentino.

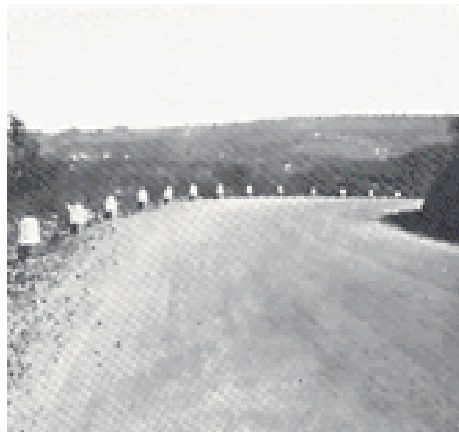
Fotografías de la construcción de las primeras Rutas Nacionales



Las primeras Rutas Nacionales



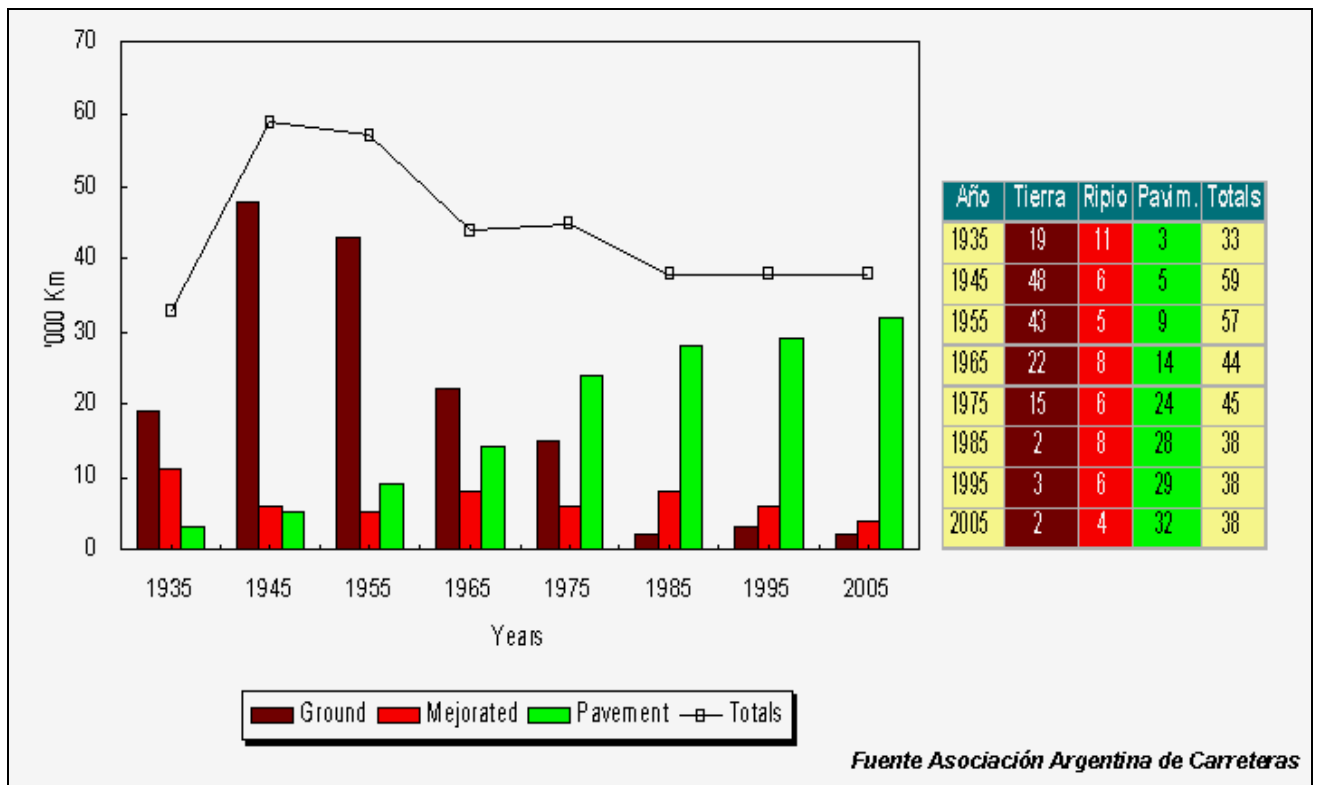
Las primeras Rutas Nacionales



Las primeras Rutas Nacionales



Las primeras Rutas Nacionales



RESEÑA HISTÓRICA

El Ingeniero **Pascual Palazzo** menciona **Tres Períodos:**

- 1º) Desde su origen hasta la aparición del Ferrocarril.
- 2º) Desde la aparición del Ferrocarril hasta la aparición del automotor.
- 3º) Desde entonces hasta nuestros días.

1º) Período :Huellas – Primitivos caminos peatonales, que también pueden ser llamadas sendas. Con el tiempo se fueron ensanchando según las necesidades.

La invención de la Rueda: Se le atribuye a los chinos en el Siglo XXVI antes de Cristo.

A los romanos se debe la construcción de la primera Red Caminera que pudo haber alcanzado una longitud de 150.000 km., se hizo con fines políticos y militares.

2º) Período – El Ferrocarril aparece en el año **1.829** y produjo en el desarrollo de los caminos dos efectos diametralmente opuestos:

- 1- Gran eficacia en el transporte a larga distancia redujo enormemente el uso del camino y su construcción.
- 2- En la mayoría de los casos anuló por completo el tránsito caminero e las zonas servidas por él. Favoreció el desarrollo de zonas agrícolas, ganaderas e industriales. Es decir el camino cayó en desuso, dado la rapidez del traslado.

3º) Período – Analizando cronológicamente el desarrollo de la tracción mecánica fue Cugnoi en el año **1769** que diseñó y construyó un carruaje accionado a vapor que desarrolló una velocidad de 4km/h con capacidad para 4 personas.



Así perfeccionando el vehículo y motor se pasó de 20,5 km/h de velocidad en 1882 hasta 103 km/h en el año 1903.

En la actualidad, la máxima velocidad alcanzada sobrepasa los 500 km/h, aún cuando en los autos en serie sea de 150 km/h.

Se debieron cambiar las calzadas de macaran al agua y de grava, por otras de valor portante más seguras y superior o sean estructuras que respondan a las exigencias de dichos vehículos, aunque durante muchos años perduraron los caminos de tierra, de Ripio, de conchilla u otro suelo existente en la zona.

Clasificación de los caminos

Según cuál sea la institución encargada de su construcción y mantenimiento, los caminos se dividen en Nacionales, Provinciales y Municipales o Comunales.

- 1) Red troncal – D.N.V.
- 2) Red Provincial - D.P.V.
- 3) Red Comunal - Municipal.

DIVISION RELEVAMIENTOS

SECCION INVENTARIO VIAL



DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control



LONGITUD DE LA RED NACIONAL DE CAMINOS

(En km)
(al 30/12/05)

DISTRITO	PROVINCIAS	TIPO DE CALZADA			TOTALES
		PAVIMENTO	RIPIO	TIERRA	
1°	BUENOS AIRES	3480,04	0,00	0,00	3480,04
2°	CORDOBA	2482,59	0,00	0,00	2482,59
3°	TUCUMAN	470,28	41,01	0,00	511,29
4°	MENDOZA	1634,27	147,69	159,95	1941,91
5°	SALTA	1233,90	287,32	282,23	1803,45
6°	JUJUY	758,39	170,34	0,00	928,73
7°	SANTA FE	2404,45	93,52	0,00	2497,97
8°	LA RIOJA	1651,63	76,41	0,00	1728,04
9°	SAN JUAN	1020,75	40,38	55,27	1116,40
10°	CORRIENTES	1753,88	0,00	0,00	1753,88
11°	CATAMARCA	1024,47	118,19	0,00	1142,66
12°	NEUQUEN	1398,74	43,28	0,00	1442,02
13°	CHUBUT	1871,38	291,76	0,00	2163,14
14°	SAN LUIS	970,64	0,00	0,00	970,64
15°	MISIONES	628,59	0,00	199,43	828,02
16°	SGO.DEL ESTERO	1428,55	0,00	58,76	1487,31
17°	ENTRE RIOS	1603,35	0,00	0,00	1603,35
18°	CHACO	987,53	0,00	0,00	987,53
19°	BAHIA BLANCA	1256,42	0,00	0,00	1256,42
20°	RIO NEGRO	1627,82	732,25	0,00	2360,07
21°	LA PAMPA	1392,88	0,00	190,54	1583,42
22°	FORMOSA	755,41	0,00	554,66	1310,07
23°	SANTA CRUZ	1165,78	1125,77	0,00	2291,55
24°	TIERRA DEL FUEGO	233,61	409,23	0,00	642,84
TOTALES		33235,35	3577,15	1500,84	38313,34
PORCENTAJES (%)		86,75	9,34	3,92	100,00

Red Secundaria o Red Vial Provincial:

La construcción y conservación sigue estando a cargo de las Direcciones Provinciales de Vialidad.

Zonas	km lineales	Porcentaje %
Provincia de Buenos Aires	83.880	48%
Centro	31.455	18%
Norte	20.970	12%
Mesopotamia	13.980	8%
	12.233	7%
Sur	12.233	7%
Totales	174.750	

Red Vial Municipal: A cargo de los municipios, debiendo diferenciarse entre municipios urbanos y rurales (por tener problemáticas distintas). Entre los primeros, merecen especial atención (por su importancia) el de la ciudad de Buenos Aires y los municipios aledaños, que conforman el Gran Buenos Aires

	Superficie km2	Pavimento km2	Km lineales	Porcentaje
Gran Buenos Aires	4.000	520	74.285	31%
Centro	1.800	270	38.570	16%
Resto Prov. de Buenos Aires	1.500	225	32.145	13%
Norte	1.700	255	36.430	15%
Capital Federal	200	34	4.860	2%
Mesopotamia	750	113	16.145	7%
Cuyo	900	135	19.285	8%
Sur	800	136	19.430	8%
Total	11.650	1.688	241.150	100%

ESCUELA TECNICA DE VIALIDAD NACIONAL



Corría el año **1945** cuando la **Administración General de Vialidad Nacional** incluyó en su presupuesto una partida para la creación de un Curso de Perfeccionamiento de Aprendices de Oficio, cuyo objeto era dotar de conocimientos prácticos a los agentes del organismo. Esta etapa se caracterizó por los continuos avatares de una institución en formación.

Así el **5 de octubre** se inaugura la Escuela de Aplicación para el Aprendizaje de Menores, anexa a la División Equipos y Almacenes de Vialidad Nacional. Había sido creada por el decreto del P.E.N. N° 14538/44.

En esta etapa primigenia aparece la figura de **Don Oreste Casano** como uno de los **principales impulsores y custodios del proyecto educativo** formulado desde la órbita gubernamental.

La Escuela debido al constante crecimiento y la formación adquirida por sus egresados llegó a obtener un nuevo reconocimiento oficial en 1953 cuando pasa a denominarse "**Escuela de Aprendices N° 7 del Ministerio de Obras Públicas de la Nación**".

Llegada la década del 60' el Maestro Mayor de Obras **Oreste Casano** insistía en la necesidad de dar un espaldarazo definitivo a la identidad de los egresados.

Consolidó su propósito en **1967**, cuando a través de un convenio con el Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET) obtuvo el reconocimiento necesario para que la Escuela pudiera expedir los títulos: **Maestro Mayor de Obras y Técnico Mecánico**.



Don Oreste Casano con Personal de la Repartición

Hasta el año **1974**, **Don Oreste Casano** fue el Regente de la Escuela y los diferentes Jefes de Talleres Centrales cumplían el rol de directores del Establecimiento.

Como ya es sabido, el país vivió momentos muy duros, la educación no resultó ajena a esta coyuntura y en consecuencia, tuvo que atravesar uno de los períodos más oscuros que se hayan registrado en nuestra historia nacional.

Nuestra Escuela sufrió los avatares de esta debacle. En pos de, palabras que nos sonarían tan familiares en la década del 90', Racionalización y Privatización la dictadura militar requirió el cierre de la Escuela.

Contextualización de la Escuela

Pasó el tiempo, se afianzó la democracia, y tuvo que entrar en crisis la EDUCACIÓN TÉCNICA para que los cuadros dirigentes observaran como lentamente se encaminaban hacia la franca extinción los cuerpos de técnicos en las diferentes áreas de la Dirección Nacional de Vialidad.

En virtud de ello, un grupo de hombres del organismo bregó por la reapertura de la Escuela. Uno de los principales impulsores del proyecto fue el **Ingeniero Jose Julio Castro** (El laboratorio de la **ETVN 1** lleva su nombre en reconocimiento a toda su labor a partir del año 2015)



Ingeniero Jose Julio Castro

De esta manera, se inició el periplo que daría por resultado un convenio de colaboración entre la Universidad Tecnológica Nacional y la Dirección Nacional de Vialidad en aras de recuperar la Escuela de Vialidad Nacional.

Es así que, desde el Instituto Nacional Superior del Profesorado Técnico dependiente de la U.T.N. se ideó un plan de estudios que se adecuara a las necesidades del quehacer vial.

Dando por resultado un plan de estudios para el Ciclo Superior del Nivel Medio denominado: Técnico Vial, avalado por Resolución Ministerial N° 81/07.

La Institución se reactivó en **marzo del año 2005** bajo la denominación **ESCUELA TÉCNICA DE VIALIDAD NACIONAL N° 1 “MAESTRO MAYOR DE OBRAS DON ORESTE CASANO”**.

A fines del año **2007** se coronaron los esfuerzos con la **1ª Promoción** de TÉCNICOS VIALES. El éxito del Convenio de Colaboración y una serie de hechos forjados desde la escuela favorecieron la creación de una carrera de Nivel Terciario: la **TECNICATURA SUPERIOR EN OBRAS VIALES**.

Hacia fines del año **2008 se hizo realidad la 1º Promoción** de TECNICOS SUPERIORES EN OBRAS VIALES, para consolidar la solidez institucional de un proyecto educativo reivindicador de la especialidad técnica.

El proyecto continuo creciendo por lo cual fueron creadas las siguientes escuelas:

ETVN N° 2 Ing. Juan Domingo Pio 13° Distrito Chubut (Marzo 2006)

ETVN N° 3 Gral. Manuel Belgrano 3° Distrito Tucuman (Marzo 2007)

ETVN N° 4 Ing. Luis Barletta 7° Distrito Santa Fe (Marzo 2007)

ETVN N° 5 23° Distrito Santa Cruz (Marzo 2008)

Entonces, con mucho orgullo podemos decir que el presente de nuestra Escuela está ligado a la más profunda historia de la Dirección Nacional de Vialidad y su aporte a la formación de técnicos idóneos que contribuyan con su capacidad y esfuerzo a la construcción de mejores caminos para el país.

CUESTIONARIO

- 1) Cual fue la fecha y evento donde se instauró el Día del Camino.
- 2) En qué fecha fue creada La Dirección Nacional De Vialidad y cuál fue la Ley que establece la creación de la misma.
- 3) Cuáles son los Tres periodos históricos que menciona el Ingeniero Pascual Palazzo
- 4) Como se dividen los caminos según cuál sea la institución encargada de su construcción y mantenimiento