



VIALIDAD PROVINCIAL Y LOS CAMINOS RURALES

Autor: Hugo Daroca.

Publicado en: Diario "El Argentino" el día 28 de enero de 2007.

<http://hugodaroca.blogspot.com.ar/2011/02/vialidad-provincial-y-los-caminos.html>

En la edición de EL ARGENTINO del domingo 21 de enero de 2007 -página 2- apareció una noticia que se tituló **"Vialidad estaría dispuesto a colaborar con el Municipio para mejorar las calles de la ciudad"**. Decía textualmente: "(...) Dada la disponibilidad de sus recursos actuales, el jefe Zonal, Julio Esquivel y su equipo técnico se puso a trabajar en un proyecto a pedido del diputado Juan José Bahillo, para poder reforzar el parque automotor de Obras Públicas Municipal en caso de que Bahillo (candidato a intendente por el PJ) llegara a ganar las elecciones del 18 de marzo".

El jefe Zonal de Vialidad debe ocuparse de los caminos y proyectos rurales de la zona, que es para lo que ha sido designado y no de la trama vial de la Municipalidad que no es de su incumbencia. Especialmente, podría ocuparse de los proyectos que tienen varios años sin efectuarse. Concretamente, me refiero al de la Ruta Provincial N°47 en una extensión de 6.610 metros. Para ubicar mejor al lector, es la ruta que nace en dirección al Este, a la altura de la Comisaría de Perdices, y que se indica en la Ruta Nacional 14 como "Camino a Costas del Uruguay".

Es preciso puntualizar que en los planos nuevos de Vialidad Provincial, ya no aparece marcada como Ruta Provincial 47, pero es la numeración que siempre tuvo y con la cual la conocen los vecinos.

Esa ruta estuvo cortada durante varios años. Pero gracias al esfuerzo de numerosos buenos vecinos -también hay de los otros- que solventaron su costo, se procedió a levantar el camino y a colocar tubos en distintos puntos en donde el agua la cortaba. De esa forma se reanudó el tránsito, no sin que antes los vecinos se vieran obligados a talar varios árboles existentes al costado de la ruta que proyectaban su sombra sobre la misma, impidiendo que se secase e incluso limpiar de ramas que impedían el paso de los camiones.

La Ruta 47, en el tramo de referencia, sale de la Nacional 14, y se ha convertido en un callejón que parece un sendero, tal como lo ilustran las fotos que acompañan este artículo y que fueron obtenidas el jueves 18 de enero de 2007.

En algunas partes ha sido tal el grado de erosión que el terreno de campo que está a sus costados es más alto que el techo de una camioneta, por lo que se convierte en un profundo canal. Tiene escasos metros de ancho y una sola huella. Si algún rodado sufre un desperfecto o se empanatana no se puede pasar, salvo por la colaboración de algún vecino que permite ingresar a su campo y salir por ellos.

En consecuencia, no se puede aceptar que se destinen esfuerzos y maquinarias a colaborar con la Municipalidad, cuando existen proyectos de obras, que como en el caso de la ruta 47 lleva 28 años de atraso, tal como se desprende de la ca-

rátula del proyecto de ensanche de Vialidad que data desde junio de 1979.

Para realizar los trabajos proyectados no sería necesario expropiar, porque -según comentarios- los pocos propietarios linderos con el camino están dispuestos a permitir correr el alambrado, como ya lo hicieron los propietarios del lado Sur de esa ruta.

Reiteramos, la ruta es angosta. Tiene una sola huella. Su ancho es de doce metros de alambrado a alambrado, y el proyecto del año 1979 indica que debía llevarse a 25 metros. En los días de lluvia, el agua corre por encima del camino. Hay árboles que están en la misma ruta actual, obligando a pasar por el costado (para ser más precisos, esto ocurre en la progresiva 3010, es decir, a 3.600 metros de la ruta 14). Pero, el jefe de Vialidad evidentemente no los ha visto nunca.

Es urgente proceder a ejecutar el proyecto de junio de 1979. Ampliar el ancho del camino; cortar los árboles que están en sus costados, y obviamente los que están dentro de la ruta; eliminar la constante erosión provocada por la falta de banquetas y drenajes, especialmente en una parte muy empinada que tiene y en otras que es muy baja. No hay que olvidar que la erosión provoca un impacto ambiental que se agrava constantemente.

Reiteramos, el camino tiene actualmente tan sólo un ancho de doce metros de alambrado a alambrado; y el pro-

yecto de junio de 1979 había dispuesto llevarlo a 25 metros.

Sería conveniente que el Jefe Zonal de Vialidad Provincial en lugar de ponerse, junto con su equipo técnico, a trabajar en un proyecto que no es de su competencia - y por pedido de un candidato- se dedique a estudiar este proyecto para dimensionarlo en toda su realidad. Que proceda a verificar la intensidad de tráfico que tiene, las características de los vehículos que lo transitan, los pesos máximos, y el grado de maniobrabilidad que tienen con las actuales medidas.

También es necesario que estudien la importancia que adquiere el drenaje en este camino, la falta de cunetas y especialmente que se calcule los caudales de agua que tiene después de las lluvias para poder colocar los desagües necesarios.

El paso de una moto niveladora de tanto en tanto no soluciona el problema fundamental de este camino, ni de ningún otro. Sólo origina gastos que duran hasta la próxima lluvia o hasta que un pesado camión sea arrastrado por un tractor de varias ruedas duales; pero no se convierten en una inversión. Para lograr eso se necesita creatividad, ideas superadoras que no las podemos esperar -hoy por hoy- del Estado provincial. Para ello, es necesaria la presencia de los productores y empresarios, que seguramente sabrán cómo hacer las cosas y fundamentalmente, transformar los gastos en inversión.