

HISTORIA DE LA TRAZA Y CONSTRUCCIÓN DE LA RUTA NACIONAL

Nº 16.

Marta Isabel Sánchez de Larramendy*

Prólogo

Hemos creído oportuno encarar el estudio de los caminos ya que constituyen uno de los factores de mayor importancia en el progreso de una región.

Este tema que ya analizáramos con caracter general, en otra oportunidad, será en ésta, tratado en lo que se refiere exclusivamente, a la ruta nacional Nº16, nexo del interior con la capital de la provincia y vía de salida de la producción del territorio, como así también comunicación directa de Santiago y Salta con el litoral. Atraviesa el Chaco de este a oeste, es la mas antigua de la zona en cuanto a su proyecto e intento de trazarla, habiendo adquirido en la actualidad mayor importancia ya que constituye parte del corredor vial que une el sur de Brasil con Chile.

Consideraciones generales sobre caminos en el Chaco

En 1875 la comisión exploradora que debía fundar un cantón y pueblo frente a Corrientes, llegó a las proximidades del antiguo puerto de San Fernando, eligiendo esa zona para tal fin, a pesar de ser tierra baja y pantanosa, teniendo en cuenta la proximidad de los ríos Negro y Barranqueras y la presencia de explotaciones forestales establecidas anteriormente.

La primera colonia Resistencia se delineó según Monseñor Alumni a "...7.700 m. de Barranqueras y 1800 m. del puerto San Fernando".

Desde su fundación y hasta 1.900 las vías de comunicación fueron las fluviales, como lo informa el Gobernador Luzuriaga en su memoria de 1895. De aquí que el primer intento vial se hizo procurando comunicar la colonia con los rios. No eran "propiamente caminos...., el tránsito ha formado algunos senderos que se borran con las lluvias... algunas picadas y sendas abiertas... por la acción particular, es toda la obra que puede revelar el designio de abrir vías de comunicación" .. dice

* Facultad de Humanidades. Universidad Nacional del Nordeste. Profesora Titular Historia Argentina Independiente.

Luzuriaga. ⁽¹⁾

Desde entonces y en un proceso lento pero sin pausa, paralelo a la creación y desarrollo de las colonias en el interior de la provincia, se fueron construyendo los caminos que recorren hoy el Chaco.

La empresa fue emprendida, en un primer momento por los vecinos, que a partir de los años treinta se organizaron en consorcios estimulados por los gobiernos nacionales y territoriales que se convirtieron en pilares del desarrollo vial territorial.

No fueron por supuesto ajenos a este quehacer los gobiernos municipales y territoriales, que evidenciaron en sus memorias la preocupación por la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos, pero poniendo al mismo tiempo de manifiesto la falta de recursos para este fin.

En 1936 se organizó y estableció la 18ª Sección de Vialidad Nacional con asiento en Resistencia, que determinó como base de su acción la construcción de la red de caminos nacionales proyectados para el Chaco.

Resistencia se constituyó en cabeza de la que partían y a la que llegaban caminos. El camino "al sur" que radicó, en principio, su importancia en vincular la ciudad con zonas forestales, pero que luego al sustituir la vía fluvial fue la ruta obligada entre el territorio y la Capital Federal; el camino "al norte", comunicación con el Paraguay, Puerto Bermejo y otras colonias intermedias, también sustituyó a la vía fluvial; ambas forman actualmente parte de la ruta nacional Nº11 "Juan de Garay"; el camino "al noroeste" nexo básico del interior con la capital del territorio que compitió y llegó a desplazar al ferrocarril, de cuyas vías férreas era paralelo, actual ruta nacional Nº16, que en su tramo chaqueño se denomina "Gobernador Anselmo Zoilo Duca".

El Chaco hasta 1960 contó con un solo camino pavimentado, el que unía Resistencia con el puerto de Barranqueras, todos los demás eran de tierra.

Los que atravesaban la zona litoral, paralelos al río Paraná, tanto en dirección sur como noreste, tomando como punto de referencia a Resistencia, recorrían zonas anegadizas, circunstancia que motivó no pocas dificultades para su construcción por la gran cantidad de obras de arte necesarias. En períodos de lluvias y de creciente del río, su tránsito era poco menos que imposible.

En cambio el trazado de los caminos en la zona central y oeste se vió facilitado por las características del terreno, en general alto con muy pocos esteros y

⁽¹⁾ Archivo Histórico de la Provincia del Chaco (en adelante A.H.P.CH.). El Chaco a través de memorias, informes gubernativos y datos estadísticos, 1ª parte, 1885 a 1938 - Memoria del gobernador Enrique Luzuriaga, 1894, p.p.2-20.

bañados. Este hecho sumado al menor régimen de lluvias permitía su tránsito en la mayor parte del año.

El progreso de la provincia, reclamaba la pavimentación de sus vías de comunicación, ya que como consecuencia del abundante régimen pluvial, en buena parte del año, los caminos resultaban intransitables, perjudicando su economía.

Creada la Dirección Provincial de Vialidad, el 11 de noviembre de 1954, por ley provincial N°93, se estableció un fondo para ejecutar obras viales.

El 27 de diciembre de 1958, a las 12 hs. se firmaba un convenio entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección Provincial de Vialidad, para la construcción de 500 Km de rutas nacionales y provinciales, invirtiéndose 816 millones de pesos; este convenio fue ratificado por Decreto N°76 de Gobierno de la Provincia del Chaco del 19 de enero de 1959.⁽²⁾

Previo a la firma del convenio, se realizó una reunión de delegados de vialidad de las provincias de Chaco, Formosa y Salta y el presidente de Vialidad Nacional.⁽³⁾

Ruta Nacional N°16.

La ruta nacional N°16 atraviesa el Chaco de este a oeste, siendo la más antigua de la zona en cuanto al proyecto e intento de trazarla y constituyó la comunicación básica de los pueblos del interior con la ciudad capital de la provincia, como así también un largo anhelo de los gobernantes para unir el oeste con el litoral.

Originalmente, se la conoció como camino del noroeste; ruta Resistencia - Metán y Ruta Nacional N°16.

Al tramo que recorre....."desde su intersección con la Ruta Nacional N°11 hacia el oeste, en toda su extensión dentro del territorio de la Provincia del Chaco se

⁽²⁾ Se encontraban presentes en el acto de firma del Convenio el Gobernador de la Provincia Sr. Anselmo Zoilo Duca, el Ministro de Economía de la provincia de Formosa Aristides Bibolini; ministros y funcionarios de estado, el Presidente de Vialidad Nacional Ing. Pedro Petriz, el Director de Vialidad Provincial Ing. Jorge Leonhardt, funcionarios del Poder Legislativo y de las Fuerzas Armadas, representantes de fuerzas vivas del Chaco. El Territorio, 1958, diciembre, domingo 28, año XL. N°12415- p.1

⁽³⁾ Los 816 millones de pesos eran invertidos en la construcción de las rutas 16 entre Resistencia y Avia Terai; 95 entre Sáenz Peña y Villa Angela; 90 entre Margarita Belén y El Zapallar; y 94 entre Avia Terai y General Pinedo

lo designó con el nombre de "Gobernador Anselmo Zoilo Duca".⁽⁴⁾

Entre los considerandos del Decreto del día 6 de octubre de 1979 se señala "Que el desarrollo vial de la provincia cobró gran impulso durante...{su}...desempeño en la gestión de gobierno, entre los años 1958-1962... que en los años de su fecunda acción ...fue encarada la concreción de las primeras rutas pavimentadas en el territorio provincial" ..."Que diversos sectores de la comunidad han hecho llegar su inquietud en el sentido de expresar un reconocimiento a quien fuera honesto y probo hombre público..."⁽⁵⁾ por lo que se consideró oportuno realizar el acto de imposición del nombre el día del camino y a cuatro años de la muerte de Duca.

Su origen

Ya en el siglo XVIII varios gobernadores del Tucuman intentaron unir esa región con el río Paraná, para comunicar los centros poblados del noroeste con el litoral. Con tal motivo se realizaron varias expediciones sin éxito.

Organizado el país en 1855 el Poder Ejecutivo fue autorizado por el Congreso por ley Nº43 del 12 de septiembre de 1855" ...a efectuar los gastos que demande la apertura, conservación y seguridad de un camino... que comunique las provincias del Norte con el río Paraná".⁽⁶⁾

Si bien no se precisaba el lugar exacto por donde pasaría ese camino, es evidente, dice Monseñor Alumni, que debía atravesar el Chaco.

Más precisión tiene la ley Nº107 del 28 de septiembre de 1864 que determinaba en su artículo 1º " El Poder Ejecutivo mandará construir a la brevedad posible, un camino carretero desde la margen derecha del río Paraná, frente a la ciudad de Corrientes, hasta los límites de la ciudad de Santiago del Estero..."⁽⁷⁾

La importancia que cobró esta vía en ese momento la encontramos expuesta en una carta del Ministro Rawson del 7 de enero de 1864 en la que dice..."A este proyecto está ligado el pensamiento de fijar en dicho camino, la línea de Frontera Norte y el de establecer, con los indígenas que pueblan el Chaco, un orden de

⁽⁴⁾ Boletín Oficial de la Provincia del Chaco. Resistencia, lunes 29 de octubre de 1972

⁽⁵⁾ El Territorio, Año LXI, Resistencia, 5 de octubre de 1979, Nº21.448.

⁽⁶⁾ José Alumni, La ciudad de Resistencia, Apuntes Históricas, Resistencia, Moro, 1958, p.3.

⁽⁷⁾ Ibidem, p.4

relación amistosa... " (8)

Este proyecto quedó sin efectivizarse por la contienda internacional en la que participó nuestro país en esos días. (Guerra de la Triple Alianza).

En 1870 el Coronel Napoleón Uriburu, jefe de la frontera salteña, unió Colonia Rivadavia, en la Provincia de Salta, con el Paraná frente a la Ciudad de Corrientes. Lo acompañaban unos 250 hombres entre los cuales estaba el Sargento Mayor Federico Melcher encargado de realizar observaciones científicas. Diez años después igual recorrido repitió Luis Jorge Fontana acompañado de cincuenta hombres, pero iniciándolo desde Resistencia. Partió el 4 de febrero y luego de abrir 522 Km. de picada, arribó a destino el 5 de agosto, mal herido, como consecuencia de un encuentro con los indígenas.

Cinco años más tarde el Gobernador del Chaco Manuel Obligado, informó al Ministro del Interior que se habían iniciado los trabajos de... "delineado y mensura del camino que atravesando el Chaco... desde el puerto de Barranqueras.. debe llegar a Salta... "El encargado de estos trabajos era el Coronel de Ingeniero Francisco Host, teniéndose noticias de que llegaron hasta 310 Km. de Resistencia. (9)

Estos estudios y reconocimientos no fueron continuados, quedando así trunca la labor realizada.

El trazado de la ruta 16 se fue haciendo por tramos que comunicaban colonias o poblaciones entre sí, en este caso ubicadas a lo largo de las vías del ferrocarril de Barranqueras al oeste.

El primer tramo se concretó de Resistencia a Tirol, prolongándose luego a Colonia Popular, Colonia Penco y Makallé o Colonia Vavaró.

Entre 1899 y 1900 la municipalidad de Resistencia había contruido en el mismo seis puentes y cinco alcantarillas, el gobierno nacional el puente Bonfanti, la compañía de ingenieros de las fuerzas nacionales acantonadas en Makallé dos puentes y los vecinos de Colonia Popular con la ayuda del Sr. Juan Penco un "puente sólido de 14m". (10)

El estado general del tramo era malo, y la construcción de 67 km. de tierra de terraplenado con un ancho de 10 a 14 m. y 32 alcantarillas sin contar los puentes según informó el Gobernador López tenía un costo de \$150.000-.

(8) Ibidem, p.28

(9) Carlos P. López Piacentini, Historia de la Provincia del Chaco. Bs.As., Chimán 1970, t.II p.236

(10) A.H.P.CH.-El Chaco a través... op.cit., 1ª parte-Memoria del Gobernador Luzuriaga, p.p.21-82.-

Esta fuente dice en 1908, el camino "...cruza el brazo del río Negro llamado Bulfon que tiene el puente en mal estado(uno nuevo costaría \$9.000) de aquí costea el río Negro y lo cruza en el límite de Colonia Resistencia y Popular en paraje Bonfanti. sigue costeando el río Negro por 1.500 m. hasta el aserradero de Schurr, cruza el río Negro frente a la administración de Juan Penco en Colonia Popular, (se cruzaba hasta hace poco en balsa) ahora a 1.000 m. más arriba hay un nuevo puente (costó \$35.000)".⁽¹¹⁾

En los años posteriores el camino se prolongó a Lapachito, La Verde, Quitilipi y Saenz Peña, siendo conocido como la ruta Resistencia - Gancedo - Metán.

Su atención estuvo a cargo de los consorcios camineros, siendo el primero que se creó en la provincia el N°1 de Quitilipi en 1931.

Con la denominación de camino Resistencia - Gancedo - Metán, aparece en las memorias del Gobernador Castels, iniciándose en 1933 según la misma fuente, los trabajos de construcción de acuerdo a la ley N°11.658, en el tramo Resistencia - Tirol - Lapachito - La Verde.⁽¹²⁾

Dos años más tarde fueron licitadas las obras de construcción entre Colonia Elisa y Machagai y un puente sobre el río Negro en Salto de la Vieja.⁽¹³⁾

Primitivo trazado y recorrido.

El primitivo recorrido de la ruta N°16 es conocido por la descripción que de ella da el Gobernador Castels en su memoria de 1936 "... se desarrolla con orientación general de este a oeste y corre en sus dos terceras partes a la par de la vía férrea del F.C.C.N.A., o sea desde Machagai hasta Saenz Peña y desde Corzuela hasta el límite con Santiago del Estero. Su primer recorrido es de dirección N.O., hasta Colonia Elisa para seguir al O. hasta Sáenz Peña, inclinándose luego al S.O. hasta el límite "...Esta ruta constituye para el territorio la arteria de mayor importancia, desde el momento que une la capital con los centros de población más importantes uniéndolos entre sí al mismo tiempo..."⁽¹⁴⁾

Para 1936 el tramo de la ruta correspondiente al Chaco estaba totalmente estudiado, se había construido una tercera parte de su longitud mientras que otro

⁽¹¹⁾ Ibidem - Memoria del Gobernador López p.p.111-142

⁽¹²⁾ José Castels, Memoria presentada al Superior Gobierno de la Nación, año 1934, Corrientes. El Litoral, 1936, p.p.389-400

⁽¹³⁾ La Voz del Chaco, 1931, junio, 17, p.2

⁽¹⁴⁾ José Castels, Memoria del año 1936, Resistencia, Moro, 1937. p.p.185-88

tanto estaba en vías de realización.

Al año siguiente se abrían picadas en el tramo Sáenz Peña-Taco Pozo, siguiendo paralela la línea férrea Barranqueras-Metán, siendo su trazado similar al actual.

Contaba también con siete puentes construidos en 1933 por Vialidad Nacional todos de madera en el tramo Resistencia-límite Santiago del Estero.

Puente	largo total tramos	número de tramo m.	largo por m.	ancho calzada const.	año de	m.
Brazo Río Negro	24	3	8	4	1933.	
Brazo Río Negro	10	1	10	4	1933.	
Río Negro	40	4	10	4	1933	
Río Saladillo	48	4	12	4	1933.	
Brazo Río Negro	32,4	3	10,8	3	1933.	
Río Negro	32,4	3	10,8	3	1933.	
Arroyo Salto de la Vieja	43,2	4	10,8	3	1933.	

*****⁽¹⁵⁾

Su pavimentación.

Habiéndose afirmado la importancia del transporte automotor a partir de la década del '30, por sus ventajas de mayor movilidad y desplazamiento y el auge de la industria petroquímica y automotriz en los Estados Unidos, se hacía evidente la necesidad de asegurar el permanente tránsito por las rutas. Para ello éstas debían ser pavimentadas ya que de lo contrario se convertían en lodazales intransitables ante la llegada de las precipitaciones pluviales.

Siendo la ruta N°16 principal arteria de comunicación de las zonas productoras del interior con Resistencia, su pavimentación resultaba imprescindible y en tal sentido se suceden las solicitudes de distintas instituciones.

⁽¹⁵⁾ Dirección Nacional de Vialidad (en adelante D.N.V.) Dirección de Planeamiento-código de tramos de la red nacional de caminos y obras anexas, Bs.As., D.N.V., 1965

En 1947 la Unión de Cooperativas Algodoneras Limitada (U.C.A.L.) y la Asociación de Transporte Automotor del Chaco, se unían pidiendo al gobierno nacional la pavimentación de la ruta entre Resistencia y Saenz Peña. El proyecto de 170 Km. de pavimento de 7 m. de ancho y con un puente sobre el río Negro a 10 Km. de Makallé, estaba incluido en el primer plan quinquenal, pero no se daban comienzo a las obras.⁽¹⁶⁾

En igual sentido se manifestó el Gobernador Russo en su informe del 24 de enero de 1951 al Sr. Delegado del Ministerio del Interior, destacando la importancia de la obra para la economía chaqueña.⁽¹⁷⁾

En diciembre de 1958 las direcciones de Vialidad Nacional y Provincial firmaban el convenio ya mencionado en cuyo artículo sexto se incluía la pavimentación de la ruta Nº16 de acuerdo al siguiente detalle:

Tramo Resistencia-Makallé	41,3 km. pavim.	\$ 41.300.000,00.-
Tramo Makallé-Fortín Aguilar	31 km. pavim.	\$ 31.000.000,00.
Tramo Fortín Aguilar-P.de la Plaza	29,6 km.pavim.	\$ 29.800.000,00.-
Tramo P.de la Plaza -Quitilipi	32,2 km.pavim.	\$ 33.200.000,00.-
Tramo Quitilipi-Saenz Peña	29 km.0,8 y pavim.	\$ 52.200.000,00.-
Tramo Saenz Peña-Avia Terai	29,4km0,8 y pavim.	\$ 52.800.000,00.-
LONGITUD TOTAL: 193,7 KM	MONTO TOTAL:	\$239.500.000,00.- ⁽¹⁸⁾

En octubre de 1958 la empresa Chacofi S.A. iniciaba las obras en el tramo río Paraná al empalme de la ruta 11, habilitado diez años más tarde; C.A.E.S.A. en diciembre de 1960 hacía lo mismo entre Quitilipi y Saenz Peña, habilitada en noviembre de 1975; en marzo de 1963, Techint partía de Saenz Peña a Avia Terai, concluyendo en septiembre de 1966; en julio de 1965, Impresit S.I.C.I.C Vial, iniciaba Resistencia-Quitilipi que se habilitaba en junio de 1968; en 1970 Chacofi S.A. comenzaba el tramo Avia Terai-Pampa del Infierno, terminado y habilitado en

⁽¹⁶⁾ A.H.P.CH., Obras Públicas-Comunicaciones - Legajo sin fecha - Expediente Nº7380.

⁽¹⁷⁾ A.H.P.CH., El Chaco a través..... informe del Gobernador Russo, 2ª parte, cit. p.298.

⁽¹⁸⁾ Convenio entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección de Vialidad de la Provincia del Chaco, copia facilitada en el 18º Distrito Chaco de la Dirección Nacional de Vialidad

mayo de 1972 y en 1971 la misma empresa comenzaba el último tramo Pampa del Infierno-Río Muerto.

En Santiago del Estero 42 km. del tramo correspondiente desde el límite Chaco Este-Los Pirpintos fueron habilitados el 15 de marzo de 1979, 30km. de Los Pirpintos-El Caburé, el 10 de noviembre de 1978; 29 km. de El Caburé a los Tigres, el 1 de agosto de 1979; 25 km. de Los Tigres a Monte Quemado, el 1 de marzo de 1980 y Monte Quemado a Chaco Oeste el 29 de noviembre de 1978.

En igual fecha fueron habilitados los 18 km. que en territorio chaqueño van desde Chaco Oeste a Taco Pozo.

En la provincia de Salta, desde 1977 se encontraba pavimentado el tramo desde el límite de Chaco a El Quebrachal. El contrato para la pavimentación de los 37 km. restantes hasta El Tunel fue rescindido en abril de 1981. Luego de 1982 se concluyó la pavimentación del total de la ruta por un convenio entre Vialidad Nacional y el gobierno de la provincia de Salta desde El Quebrachal hasta El Tunel y desde éste al empalme en la ruta 34 donde finaliza.⁽¹⁹⁾

Trazado actual.

La ruta 16 en su recorrido actual comienza en la ciudad de Corrientes en el viaducto del complejo vial Puente General Belgrano. Penetra en la provincia del Chaco a través del mencionado puente sobre el río Paraná, continuando por Makallé, Presidencia de la Plaza, Presidencia Roque Sáenz Peña y Pampa del Infierno, (Provincia del Chaco) Pampa de los Guanacos y Monte Quemado, (Provincia de Santiago del Estero) Taco Pozo, (Provincia del Chaco) Nuestra Señora de Talavera, Joaquín V. González y el Bordo (Provincia de Salta), finalizando en las cercanías de Metán en el empalme con la ruta N°34, con una longitud de 707,64 km.⁽²⁰⁾

Características y obras de arte.

En el tramo chaqueño, la ruta N°16 presenta dos trochas con un ancho promedio entre siete y ocho metros, alrededor de cien alcantarillas transversales, puentes sobre los ríos Paraná, Tragadero y Negro, viaducto Paraná y Central, empalme de ruta a Barranqueras y ruta 94 y 95, acceso a Resistencia, a Puerto Tirol, a Bastiani, a Laguna Blanca, a Makallé, a Lapachito, a La Escondida, a Colonia Elisa, a Fortín Aguilar, a Presidencia de la Plaza, Guayaibí, Machagai, Napalpí.

⁽¹⁹⁾ Datos informados en el 18° Distrito Chaco de la Dirección Nacional de Vialidad Testimonio Oral

⁽²⁰⁾ D.N.V., Código de tramos... 1974, cit., tabla 1, hoja 2.-

Quitilipi, La Chiquita, Presidencia Roque Saenz Peña, Napenay, Avia Terai y Concepción del Bermejo.⁽²¹⁾

El puente sobre el río Negro y próximo a Makallé, tiene 33 m. de largo con dos tramos de 6.5 m. y uno de 20 m.. Fue construido en 1965.

El puente General Manuel Belgrano sobre el río Paraná, da inicio a la ruta N°16 y es la conexión terrestre entre las provincias del Chaco y Corrientes.

Es una obra de trascendental importancia para la región noreste y para la comunicación del Mercosur, que significó un desafío para proyectistas y ejecutores.

El proyecto fue adjudicado al ingeniero profesor Jean Courbon; ganador de una licitación pública internacional llamada al efecto.

En abril de 1966 se abrió la licitación internacional para la adjudicación de la obra, la cual se otorgó en junio a un conjunto de empresas italianas y argentinas: Societa Per Azioni Ferrocemento de Roma, Umberto Girola de Milán, Impresit- Imprese Italiane All Estero de Milán, e Impresit Sideco S.A. de Buenos Aires.

Los trabajos se iniciaron el 28 de noviembre de 1968, inaugurándose el puente el 10 de mayo de 1973.

La obra consta de un puente de hormigón pretensado suspendido mediante tensores con una luz de 145 m. en el canal de navegación y 163 m. en las adyacencias; puentes de acceso de hormigón pretensado de 82 m. de luz, viaducto en ambas márgenes sobre pilotes de gran diámetro; y como obras complementarias incluye rotonda de acceso y zona de peaje en el Chaco, rampas de acceso y empalme en Corrientes, iluminación para el tránsito, señalización sonora y lumínica para navegación fluvial, señalización lumínica en las torres para la aeronavegación y defensas flotantes.

La longitud total de la obra es de 7,5 km. con un ancho de calzada de 8,30 m. y dos trochas de tránsito.

El costo de la obra fue de \$ 180.000.000.00.-, el tiempo empleado cuatro años y medio y se ocuparon aproximadamente 700 personas entre empleados, obreros y técnicos.⁽²²⁾

⁽²¹⁾ D.N.V., Código de tramos...cit., tabla 10, hoja 26.-

⁽²²⁾ D.N.V. Puente General Manuel Belgrano, conexión terrestre entre las Provincias de Chaco y Corrientes, Resistencia, Región, 1973

Rutas que empalman con la ruta N° 16.

A pocos kilómetros de su inicio cruza la ruta Nacional N°11 que comunica hacia el norte con el Paraguay y hacia el sur con la Capital Federal.

Como ya hemos señalado, en sus orígenes la Ruta N°16, a partir de Avia Terai desviaba al sudoeste hacia Gancedo, pero posteriormente fue modificada continuando desde dicha localidad al noroeste hacia Metán. El tramo Avia Terai-Gancedo pasó a ser entonces la ruta N°94.

Desde Sáenz Peña, parte otra ruta pavimentada rumbo a Villa Angela, la N°95.

Ruta N°94.

Como ya señaláramos anteriormente, el Vicepresidente de la Confederación Argentina, Salvador María del Carril, promulgó el 12 de septiembre de 1855 una ley por la que se disponía el trazado de un camino que "... arrancando de frente de la ciudad de Corrientes llegase al río Salado prolongándose hasta la ciudad de Santiago del Estero".⁽²³⁾

El 28 de abril de 1864 partía una expedición de 19 hombres desde San Fernando, con el fin de recorrer la zona por donde pasaría el camino y se establecerían poblaciones.

Luego de recorrer 175 leguas, llegaron a 45 de Santiago del Estero después de un viaje de 27 días, según informa J.Jansen en su obra "El Gran Chaco".

Como puede apreciarse el deseo de unir el litoral con Santiago del Estero era muy antiguo y no se escatimaron esfuerzos para concretarlo.

Ya hemos visto como fue delineada la ruta N°16 que constituyó el primer tramo del camino proyectado.

Es recién en 1940 cuando apareció como ruta N°94 la que saliendo de Presidencia Roque Sáenz Peña y pasando por Charata y General Pinedo llega a Gancedo, internándose en Santiago del Estero"...⁽²⁴⁾

Constituía un camino transitable en toda su extensión debido a que la zona

⁽²³⁾ Hernán Gómez, Historia de la Gobernación Nacional del Chaco- Bs.As., 1939 p.51

⁽²⁴⁾ Comisión Organizadora de la Primera Gran exposición del territorio nacional de Chaco en la Capital Federal, El Chaco de 1940, noviembre de 1940-marzo de 1941 Bs.As., 1941 p.71

que atravesaba no presentaba regiones pantanosas y las precipitaciones pluviales no eran abundantes.

En 1935 se licitaron las obras de construcción del camino, con un presupuesto de \$ 96.235,00.-

Al año siguiente ya estaba terrapleando desde Sáenz Peña a Campo Largo y desde Las Breñas a Charata. Desde esta localidad al límite con Santiago del Estero, a pesar de no contar con terraplen el camino estaba en general en buen estado.⁽²⁵⁾

Siguiendo la descripción de Vialidad Nacional, la actual ruta N°94 comienza en el empalme de las rutas N°34 y 93 en las cercanías de Colonia Dora (Provincia de Santiago del Estero), continúa por Añatuya, Quimilí y Gerardi(Santiago del Estero) General Pinedo y Campo Largo y finaliza en el empalme con la ruta N°16 en Avia Terai (Provincia del Chaco) con una longitud de 332,73 km....⁽²⁶⁾

El tramo chaqueño tiene dos trochas con un ancho que oscila entre los 6,7m y 8 m. con acceso a Gancedo, General Capdevila, Villa Angela, General Pinedo, Pampa Landriel, Charata , Pampa del Cielo, Las Breñas, Pozo del Indio, Corzuela, Las Chufas, Campo Largo y Avia Terai y empalme a la ruta N°16.⁽²⁷⁾

En el convenio de Vialidad Nacional y Vialidad Provincial de 1958 se incluyó la pavimentación del tramo General Pinedo- Avia Terai con una extensión de 95,6 km. de obras básicas y pavimentos presupuestados en \$162.500.000,00-

Entre marzo de 1963 y septiembre de 1965 la empresa Techint S.A. ejecutó la obra, tramo que debió ser repavimentado entre octubre de 1968 y marzo de 1971.⁽²⁸⁾

La empresa Welber Insva S.A. inició en 1961 el tramo General Pinedo-límite con Santiago del Estero, que fue habilitado en septiembre de 1973.

Ruta N°95.

Esta ruta además de ser la comunicación pavimentada entre Resistencia y

⁽²⁵⁾ Juan Giné, Anuario Giné, Guía informativa comercial del territorio nacional del Chaco, año II, 1936-37, Charata, Juan Giné, 1936, p.62-63.

⁽²⁶⁾ D.N.V., Código de tramos, 1974, cit., tabla 1.-

⁽²⁷⁾ Ibidem, tabla 10, hoja 59.-

⁽²⁸⁾ Datos de la planilla facilitada por el 18° Distrito Chaco de la Dirección Nacional de Vialidad

Villa Angela, es la que vincula el Chaco con la parte central de la provincia de Santa Fe.

En un primer momento solo a través del camino a Santiago del Estero se llegaba a Villa Angela, pero en 1935 se propuso el camino directo entre Sáenz Peña y dicha ciudad.

Dada la importancia que se asignaba a la comunicación con el centro-oeste de la provincia de Santa Fe, en 1940 se invirtieron \$ 117.917,00- en las obras básicas de 70 km. que unen el paralelo 28° con Villa Angela. ⁽²⁹⁾

Su recorrido total dentro del territorio chaqueño es de 370 km. que van desde el límite con Santa Fe hasta el límite con Formosa en Fortín Lavalle. Cuenta con cuatro puentes todos ellos construidos en madera en el año 1941.

Tramo	Puente	largo total m.	número de tramos	largo por tramo	ancho calzada	material	año de constr.
-------	--------	-------------------	---------------------	--------------------	------------------	----------	----------------------

Límite de For-

mosa a Sta.Fe	R.Nogueira	20	2	10m.	6m.	madera	1941
"	El Zanjón	---	---	---	---	"	1941
"	El Asustado	12	2	6m.	6m.	"	1941
"	El Guaycurú	33,2		3	10,8m	3m	1941
"	R.Saladito	12	2	6m	6m	"	1941

*****⁽³⁰⁾

El recorrido total es de 726,04 km..."nace en Ceres (Provincia de Santa Fe), continúa por Borrado, Cañada Las Víboras, Gato Colorado(Provincia de Santa Fe), Santa Sylvina, Villa Angela, Presidencia Roque Sáenz Peña y Fortín Lavalle(Provincia de Chaco) Colonia Perin, Villa General Güemes(Provincia de Formosa), finaliza en el empalme con la ruta 86 en Fortín Leyes(Provincia de Formosa)" ⁽³¹⁾

⁽²⁹⁾ El Chaco de 1940... cit., p.71

⁽³⁰⁾ Secretaría de Estado de Obras Públicas...Código de tramos...1965, cit.

⁽³¹⁾ D.N.V., Código de tramos... 1974, cit., tabla 1.

En el tramo chaqueño presenta dos trochas con un ancho entre 6,7m y 9 m., tiene acceso a Villa Angela, San Bernardo, La Clotilde, La Tigra, Campo Largo, Presidencia Roque Sáenz Peña, Tres Isletas, El Tacuruzal, Pampa del Indio y Fortín Lavalle; puentes sobre el río Nogueira, arroyo El Asustado, arroyo Saladillo y río Guaycurú y empalme con la ruta 89.⁽³²⁾

De acuerdo al convenio de 1958 su pavimentación fue presupuestada en \$250.000.000,00- para el tramo Villa Angela, La Tigra y en \$194.000.000,00-La Tigra-Sáenz Peña.⁽³³⁾

En agosto de 1959 la empresa Chacofi S.A.C.I.F.I. inició las obras en el primer tramo, que fue habilitado en 1964. El segundo tramo fue pavimentado por Zarazaga y De Gregorio entre agosto y diciembre de 1964. Spinazzola pavimentó Sáenz Peña-Tres Isletas, entre diciembre de 1967 y 1970, Decavial S.A.I.C.A.C. y Quatadio repavimentaron los tramos deteriorados entre diciembre de 1968 y julio de 1972.⁽³⁴⁾

Desde Tres Isletas a Fortín Lavalle no se encuentra pavimentada.

El Puente R. Nogueira no se utiliza, habiéndose construido un desvío que lo sustituye.⁽³⁵⁾

Concesión de la ruta Nº16.

Acorde con la política de concesionar las rutas a fin de lograr un mejor mantenimiento y reparación de las mismas a partir del 1º de noviembre de 1990 y mediante las leyes Nº17.250 y 23.696 se otorgó la concesión del Corredor XIII a la empresa Vicov por el plazo de 13 años-con pago de peaje.

Este corredor XIII comprende parte de la Ruta Nacional Nº16 y la Ruta Nacional Nº12.⁽³⁶⁾

⁽³²⁾ Ibidem, tabla 10, hoja 10

⁽³³⁾ Provincia del Chaco, cuatro años de gobierno en obras públicas, 1958-1962, Resistencia, Moro, 1962, p.p.12-13

⁽³⁴⁾ Secretaría de Estado de Obras Públicas... Código de tramos... 1965 cit.-

⁽³⁵⁾ Información obtenida en Vialidad Nacional por testimonio oral 2-12-96

⁽³⁶⁾ El Corredor NºXIII, concesionado a Vicov, comprende desde Corrientes km.0 hasta km.176,27 en Chaco y la Ruta Nacional Nº12 desde km.871,30 (intersección con la Ruta Nº123 en Corrientes hasta km. 1640,86 en Puerto Iguazú Misiones, Puente Tancredo Neves. Informe obtenido en Empresa Vicov, 11-12-96.

En consecuencia desde Sáenz Peña hasta su finalización en Salta no se paga peaje.

Conclusiones.

Esta Ruta Nacional N°16 que surgió como una necesidad de comunicar entre si los pueblos que surgían en el interior del Chaco, y con la capital del entonces Territorio Nacional, se transformó en la vía básica de la comercialización de la producción del mismo y luego de la provincia, ya que al atravesarla de sur este a noroeste resulto ser la vía obligada de extracción y comunicación hacia el sur.

Consolidada la unidad regional del Mercosur su importancia se acrecentó como parte de corredor vial que une el sur de Brasil con el noroeste Argentino y Chile.
