

“Gestión Integral e Integrada de la Ruta Nacional RN°40”
Argentina

Ing.Héctor Améndola
Lisandro de la Torre 865 - Vte. López - CP 1638
+54 11 47951588 / +54-9-11-49499185
hamendola@hotmail.com

Gestión Integral e Integrada de la Ruta Nacional N° 40

- Un Patrimonio de Todos -

RESUMEN

El proyecto que se propone es superador, único, y singular en sus características. Se basa y utiliza como herramienta trascendente la visión ampliada sistémica. Entre otras le agrega al tradicional sentido de “nivel de servicio” (**Servicio Prestado**), el conjunto de prestaciones vinculadas a la “Ruta Mágica”, o emblema, o maravillosa, como producto de la identificación de acciones coordinadas integrales e integradoras que generará la ejecución del proyecto, La “Gestión” se focalizará en las necesidades captadas permanentemente por el proyecto, de la visión ampliada de los interesados, lo que permitirá como producto obtener un **Servicio Prestado Potenciado**.

El Proyecto requiere como insumo básico: **GESTIÓN y decisión política de ejecutarlo**.

La Ruta N° 40, marca país, icono, patrimonio vivo de los argentinos, bien requiere ser tratada con respeto, dotándola con atributos que existen, y que van más allá de una lengua de pavimento.

INTRODUCCION

El presente trabajo indaga en la posibilidad y el método para lograr el objetivo concreto de la mejor gestión de servicio posible para toda la vía, cualquiera sea su “valoración social”, su estructura física y su contexto. La clave inicial para “*la mejor gestión de servicio*” y en sentido general: ¿se agota en contar con estructuras viales planificadas y construidas a la perfección, en base a una inversión decidida dada una tasa interna de retorno (TIR) favorable, o por una TIR social positiva obtenida por ejemplo: por unir pueblos de frontera o por intereses de conectividad provincial o de defensa nacional? ¡La presente propuesta entiende que no! En todos los casos sea de construcción de una vía nueva, reconstrucción, conservación, mantenimiento, o de vías en servicio, la clave inicial es: *¿qué servicio se quiere dar y a quién?* El concepto de “**Servicio Prestado Potenciado**” que se desarrolla a continuación responde a la pregunta anterior: se caracteriza porque no se limita solamente a quienes transitan la estructura vial.

La propuesta toma como ejemplo la Ruta Nacional N°40, la que puede ser aplicada a cualquier otra vía. Se demuestra que hoy en día la PRINCIPAL CLAVE ES LA GESTIÓN. Simplemente GESTION.

La gestión como tal reviste el carácter de “arte” para quien la ejecuta, basándose en el diseño de la gestión que elija aplicar; en la experiencia y su experiencia previa; en las herramientas disponibles; en la economía administrativa de la gestión.

La estructura general de gestión que se propone aplicada a la Ruta Nacional N°40 utiliza conceptos en uso, que los armoniza, los suma e integra, dando lugar a la propuesta de una Gestión Integral e Integrada que puede materializarse en un Centro de Servicio Ponderado Integral e Integrado, como en este en este ejemplo para la RN°40.

Por tratarse de bienes estatales nacionales o provinciales la concreción de la propuesta *solo es posible con decisión política.*

A usted lector (pregunta insólita para el Ítem Introducción) ¿le interesa la Ruta Nacional N° 40? ¿Es usted un interesado? ¡El autor estima que si, sin duda alguna!

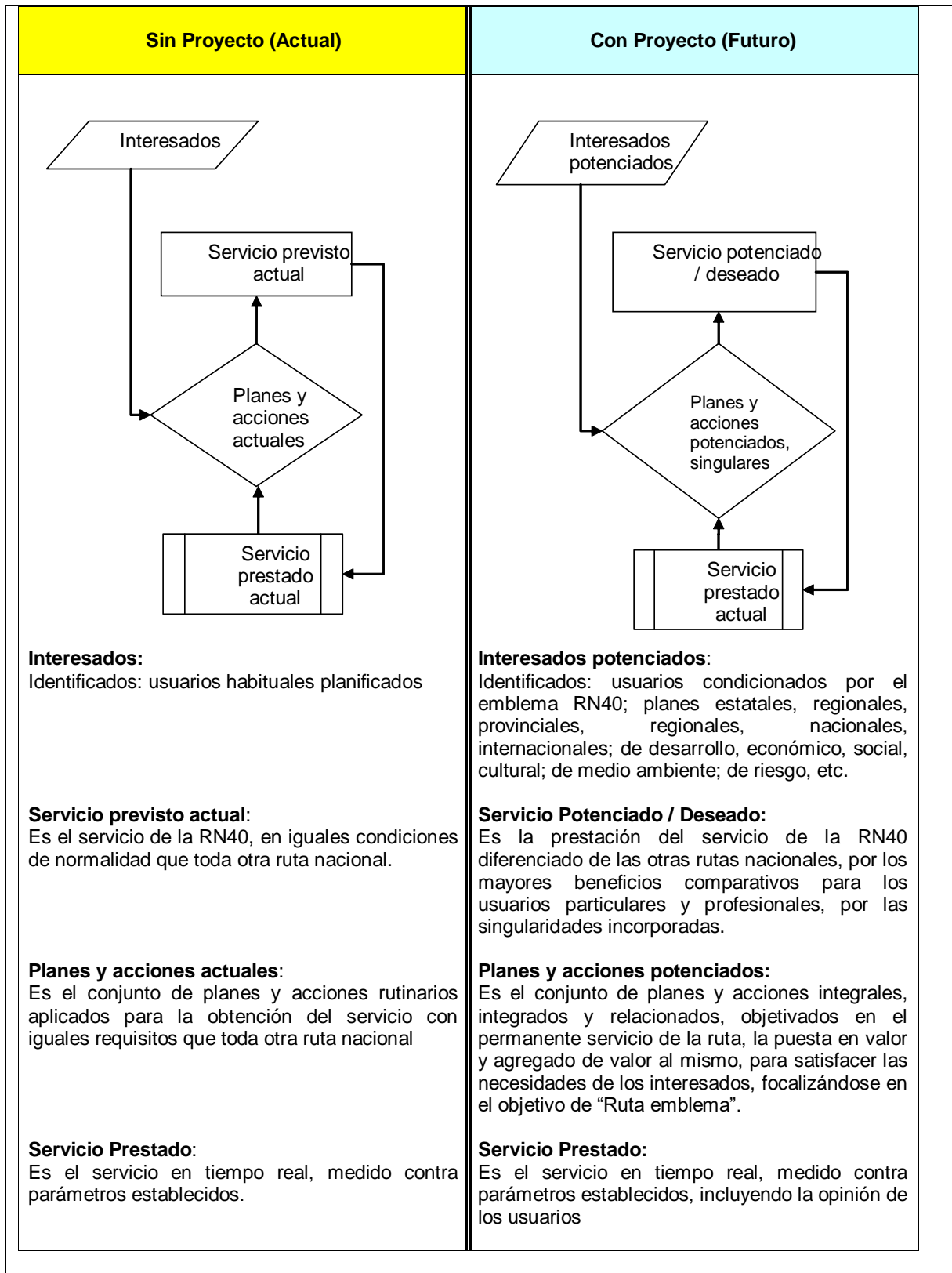
Bien, ¡usted **puede participar en el Observatorio RN°40!** Llave maestra de la **GESTION INTEGRAL** (¿y porque no de la Ruta 2; 3; 7; 8; 9; 11, 14, 32, 34, etc?)

RELEVAMIENTO -PRESENTACION

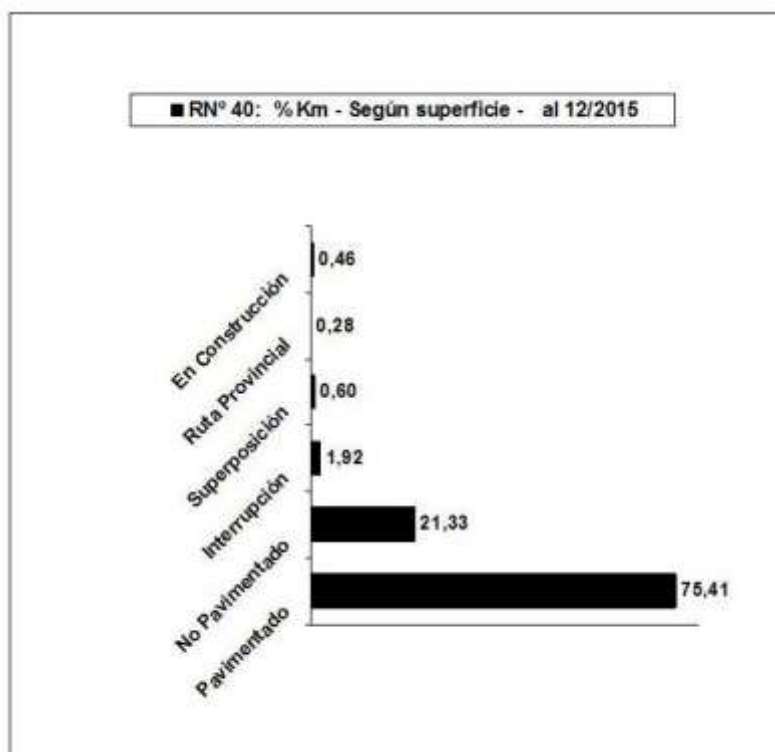
Al autor le surgen dudas respecto al estilo de la presentación del presente trabajo, ya que corren por igual el interés de mostrar desde el inicio un sistema de Gestión Integral e Integrado de una vía, con el concepto de “**Servicio Prestado Potenciado**” (SPP) y luego aplicarlo a un ejemplo, o comenzar por la problemática y luego llevarla al “**Servicio Prestado Potenciado**” (SPP) que anida finalmente en la Gestión Integral e Integrada de la RN° 40. Se opta genéricamente por este último estilo, con matices entrelazados en caso de necesidad didáctica. En base al último concepto y con idéntica importancia en el punto de partida se establecen los tres siguientes:



Esquema maestro del PROYECTO



Actual estado de la superficie de los 5208,04 Km. de la RN° 40

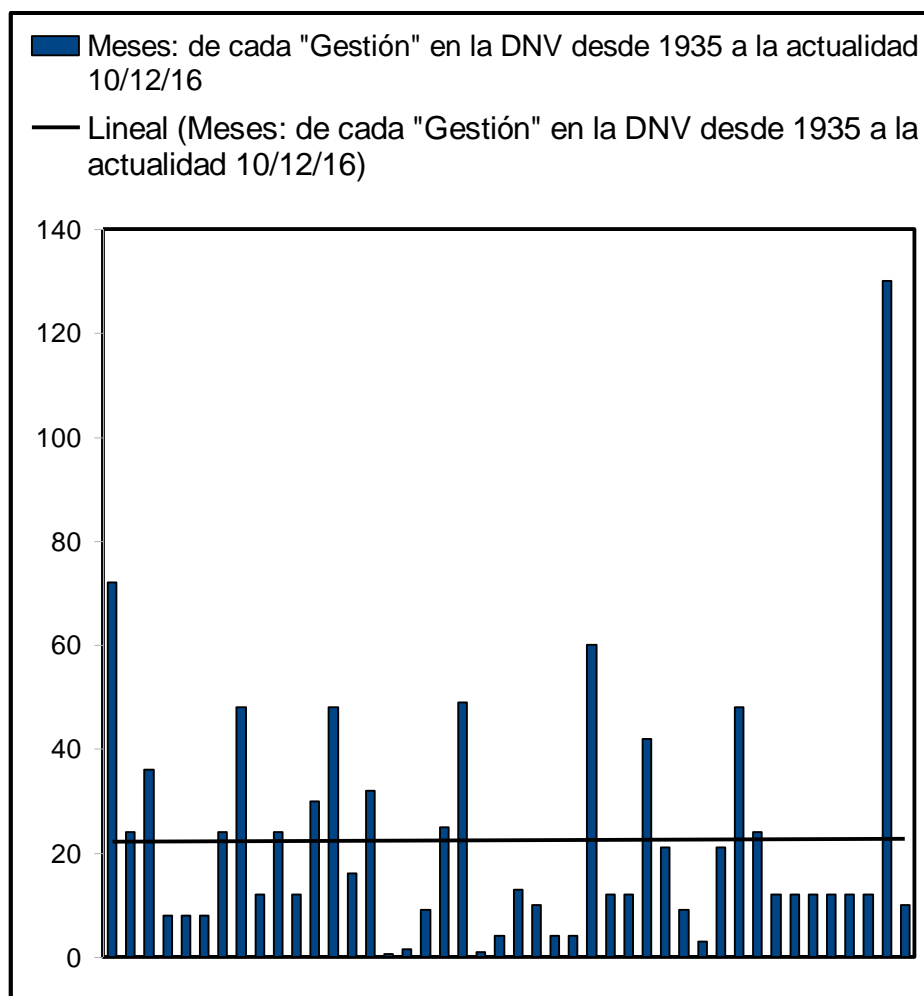


Presentados los tres ejes anteriores como el histórico; la propuesta maestra y la superficie no pavimentada, surge una conclusión inmediata: con hincapié en “la gestión”: podría finalizarse la pavimentación de la RN°40, habiendo transcurrido ya 81 años de la creación de la Dirección Nacional de Vialidad extensivo a la RN°40.

Resulta interesante obtener el tiempo de duración de cada “gestión administrativa” en la DNV desde el año 1935 hasta nuestros días, pues salvo enfermedades o duraciones programadas de mandato, son consecuencia de cambios de Gobierno Nacional, o de políticas viales de cada gobierno de turno que motivaron el cambio de las personas directivas del ente.

El gráfico siguiente ha sido elaborado con un alto porcentaje de exactitud tomado de la DNV y completado en aquellos casos en que solo se conoce el año de inicio y finalización de la gestión sin la precisión de día y mes.

Variadas son las conclusiones a las que se puede llegar con la observación del gráfico como por ejemplo las numerosas gestiones por debajo de 12 meses, seguidas en menor cantidad las que rondan 22 meses, aun menor las que oscilan los 34 meses; otras pocas rondan los 49 meses y, la excepción, de tres gestiones de 60, 72 y 130 meses. Muy alejadas entre si.



Con fines de obtener una idea del porque aun falta pavimentar el 21,33% (1113,11KM) de la longitud total de la RN^o40 (5208,04 Km.), y más allá del grado de énfasis puesto durante 81 años en concluir con la misma, la realidad es que entre otras cosas existe una puja de intereses, no declarada, entre la duración de una “gestión”, que a los fines estadísticos y prácticos para la demostración es de 22,4 meses (ver gráfico) y lo que dura una obra, que la planificación mínima la ubica actualmente en no menos de **30 ideales meses** (licitación más obra). La práctica habitual le suma meses si es con o sin proyecto, el replanteo, las modificaciones justificadas de obras, clima, dificultades legales y otros.

El proyecto de Gestión Integral e Integrada conlleva la viabilidad cierta de gestionar con acierto la finalización de la RN^o40 dentro de un periodo que debiera ser inferior a 4 años (48 meses), tiempo más que suficiente dentro de un mandato de Gobierno Nacional. Pero más aun la entrega de un “**Servicio Prestado Potenciado**” (SPP).

La finalización de la “gestión de la pavimentación” se estima, en base a datos recopilados, que responderá a los siguientes cuadros.

Segunda pregunta desubicada: usted que viene leyendo ¿terminaría la RNº40? Si duda espere a leer el título posterior al cuadro siguiente.

Distribución Km: Según Tipo de Superficie de Rodamiento		
RUTA Nº 40		
dic-15		
Tramo	Superficie	Km
CABO VIRGENES - PUNTA LOYOLA	INTERRUPCION	100,00
PUNTA LOYOLA - EMP. RN Nº 3 CHIMEN AIKE (COMIENZO SUP.)	PAVIMENTADA	25,51
EMP. RN Nº 3 CHIMEN AIKE (COM. SUP) - EMP. RN Nº 3 GUER AIKE (FIN SUP)	PAVIMENTADA (1)	31,05
EMP. RN Nº 3 GUER AIKE (FIN SUP.) - BELLA VISTA	PAVIMENTADA	80,50
BELLA VISTA - EMP. RN Nº 293	SIN PAVIMENTAR	137,70
EMP. RN Nº 293 - EMP. RN Nº 288 (TRES LAGOS)	PAVIMENTADA	426,01
EMP. RN Nº 288 (TRES LAGOS) - EMP RP 29 EX RN 40 (LAGO CARDIEL)	SIN PAVIMENTAR	113,60
EMP RP 29 EX RN 40 (LAGO CARDIEL) - GOB. GREGORES	PAVIMENTADA	49,78
EMP RP 29 EX RN 40 (LAGO CARDIEL) - GOB. GREGORES	SIN PAVIMENTAR	2,17
GOB. GREGORES - LTE. STA. CRUZ / CHUBUT	PAVIMENTADA	448,10
LTE. STA. CRUZ / CHUBUT - RIO MAYO	PAVIMENTADA	39,35
RIO MAYO - LTE. CHUBUT / RIO NEGRO	PAVIMENTADA	547,65
LTE. CHUBUT / RIO NEGRO - LTE. RIO NEGRO / NEUQUEN	PAVIMENTADA	144,36
LTE. RIO NEGRO / NEUQUEN - EMP. RN 231	PAVIMENTADA	96,02
EMP. RN 231 - CERC. LAGO VILLARINO	PAVIMENTADA	25,18
CER. LAGO VILLARINO - LTE. NEUQUEN / MENDOZA	PAVIMENTADA	635,70
LTE. NEUQUEN / MENDOZA - LOS FRISOS	PAVIMENTADA	61,56
LOS FRISOS - PUNTILLA DE HUINCAN	SIN PAVIMENTAR	3,13
LOS FRISOS - PUNTILLA DE HUINCAN	PAVIMENTADA	13,05
PUNTILLA DE HUINCAN - CERC. RP Nº 181	PAVIMENTADA	91,20
CERC. RP Nº 181 - CERC. CUESTA DEL CHIHUIDO	SIN PAVIMENTAR	0,97
CUESTA DEL CHIHUIDO - EMP. RN Nº 144 (EL SOSNEADO)	PAVIMENTADA	87,41
EMP. RN Nº 144 (EL SOSNEADO) - EMP. RN Nº 143 (PAREDITAS)	SIN PAVIMENTAR	161,78
EMP. RN Nº 143 (PAREDITAS) - LTE. MENDOZA / SAN JUAN	PAVIMENTADA	203,51
LTE.MENDOZA/SAN JUAN - LTE. SAN JUAN / LA RIOJA	PAVIMENTADA	327,01
LTE.SAN JUAN/LA RIOJA - LAS HIGUERITAS	PAVIMENTADA	96,35
LAS HIGUERITAS - CERC. RIO MIRANDA	EN CONSTRUCCION	24,37
CERC.RIO MIRANDA - LTE.LA RIOJA/CATAMARCA	PAVIMENTADA	171,20
LTE.LA RIOJA/CATAMARCA - EL EJE	PAVIMENTADA	136,28
EL EJE - Rº LAS CUEVAS	PAVIMENTADA	33,86
Rº LAS CUEVAS - LTE. CATAMARCA/TUCUMAN	PAVIMENTADA	102,14
LTE.CATAMARCA/TUCUMAN - EMP. RP Nº 357	SIN PAVIMENTAR	11,10
EMP. RP Nº 357 - LTE.TUCUMAN/SALTA	PAVIMENTADA	25,91
LTE.TUCUMAN/SALTA - CAFAYATE - SAN CARLOS	PAVIMENTADA	55,14
SAN CARLOS - ANGASTACO - MOLINOS - CACHI	SIN PAVIMENTAR	129,20
CACHI - PAYOGASTA (EMP.RP.33)	PAVIMENTADA	12,01
PAYOGASTA - EMP. RN Nº 51 (FIN SUP.)	SIN PAVIMENTAR	145,47
EMP. RN Nº 51 (FIN SUP.) - LTE. SALTA / JUJUY	(Circulación por RP. Huella de tierra	14,72
LTE.SALTA/JUJUY - EMPALME R.N.Nº9 (LA QUIACA)	SIN PAVIMENTAR	407,99
TOTAL		5218,04

RNº 40: Km - Según tipo de superficie		
Superficie	RNº 40: % Km - Según superficie	km
Pavimentado	75,41	3934,79
No Pavimentado	21,33	1113,11
Interrupción	1,92	100,00
Superposición	0,60	31,05
Ruta Provincial	0,28	14,72
En Construcción	0,46	24,37
TOTAL GENERAL (KM)	100,00	5218,04



TRAZA RN°40 - 2016



DATOS QUE IMPACTAN SOBRE LA RN°40

La comunidad ha calificado **por su contexto** a la RN°40 como magnífica, hermosa, única, o emblema vial como este trabajo la adjetiva y, no por el ancho de la calzada, o por la cartelera horizontal y vertical, sus banquetas, la rugosidad o sus tmda por zonas, la conservación, la calidad constructiva, o la envergadura de los puentes. Si lo hace por que le sirve (servicio) en el estado en que este, para llegar a lugares turísticos, algunos únicos en el mundo, a lo largo de toda su longitud. El trabajo pretende también que sea *un emblema de servicio*.

La descripción del contexto de la RN°40 (ella es una herida en el paisaje, -versión ambientalista) se torna rutinaria y repetitiva en cualquier tipo de medio de comunicación y proyecto por lo que tiende a desintegrarse en los funcionarios con poder de decisión: por eso resulta interesante ubicar a esa *herida en el paisaje* como la joya nacional que es.

Aquí adelantamos una tercer pregunta: ¿reúne y será la RN°40 clasificada como algún tipo de **PATRIMONIO** según la estructura de la UNESCO?

Ya en 1936 en la Memoria de la DNV se miraba hacia el futuro (hoy hace 81 años) y se le daba una visión sin horizonte fijo en adjetivos positivos.

Para innovar en la información rutinaria que aparece cada vez que se habla de la RN°40, se aportan otras evaluaciones que intentan ser originales y discutibles:

Comparación longitudes astronómicas		
Longitud	Objeto	Km.
Traza	RN°40	5.218
	Plutón	1.160
Radio ecuatorial	Luna	1.738
	Mercurio	2.440
	Marte	3.397
	Venus	6.052
	Tierra	6.358

Comparación areas en km2 / Ciudades / Paises					
Traza RN40		415		415	
Ciudad de	Córdoba	165	Pais	Mónaco	24
	Buenos Aires	203		San Marino	61
	Amsterdam	219		Liechtenstein	160
	Paris	543		Maldivia	268
	Madrid	605		Malta	310
	New York	779		Barbados	430

Comparación pavimento terminado con objetos varios		
Objeto	m2	cantidad
Pavimento RNº40	37569888	1
Cancha de Futbol	7350	5.112
Pirámide de Keops	53057	708

Versión completa más generalizada en los medios como Internet, libros, películas, videos, relevamientos y formulación de proyectos sobre RNº40 sería la siguiente:

“La carretera más larga y espectacular del mundo. La mágica RNº40, a través de más de 5000km llega de la Puna de Jujuy hasta el extremo continental en Cabo Vírgenes, Santa Cruz. Trepa sobre el nivel del mar hasta los 5000 metros. Cruza 236 puentes. Toca 13 grandes lagos y salares. Da acceso a 20 Reservas y Parques Nacionales. Atraviesa 18 importantes ríos. Conecta con 27 pasos de la Cordillera de los Andes”.

Agregamos que incluye como Patrimonio de la Humanidad al Parque Nacional los Glaciares, la Cueva de las Manos, el Parque Natural Provincial Ischigualasto, el Parque Nacional Talampaya, el Camino del Inca - la zona Qhapaq Ñan - sistema vial andino, “en Argentina atraviesa 7 provincias y se extiende por 119kms”



Resulta interesante resumir algunas opiniones vertidas en los foros de Internet sobre la RN°40, por ejemplo las siguientes (adelantamos que son ejemplos de interesados a los fines del trabajo que se presenta:

“Cuando este proyecto finalice se espera que la información acerca de cómo trasladarse de un lugar a otro, dónde detenerse, qué hacer en cada lugar, y cuál es la oferta de servicios turísticos disponibles esté al alcance de todos. Y con todo esto los aventureros podrán ser muchos más”.

“A pesar de estas vicisitudes, la Ruta 40 sigue siendo un trayecto impresionante, un mito rodante, un lugar de lugares que supone un hito: para los que se atrevan, habrá siempre un antes y un después del viaje por la ruta”

“...en un futuro próximo podríamos ver transformada la legendaria Ruta 40 en un gigantesco corredor turístico, desde la Puna hasta los Glaciares.”

Agregamos que Nuestra Ruta (sin pertenencia no hay cumplimiento de objetivos) compite en fama con otras rutas:

Ruta 66 EEUU



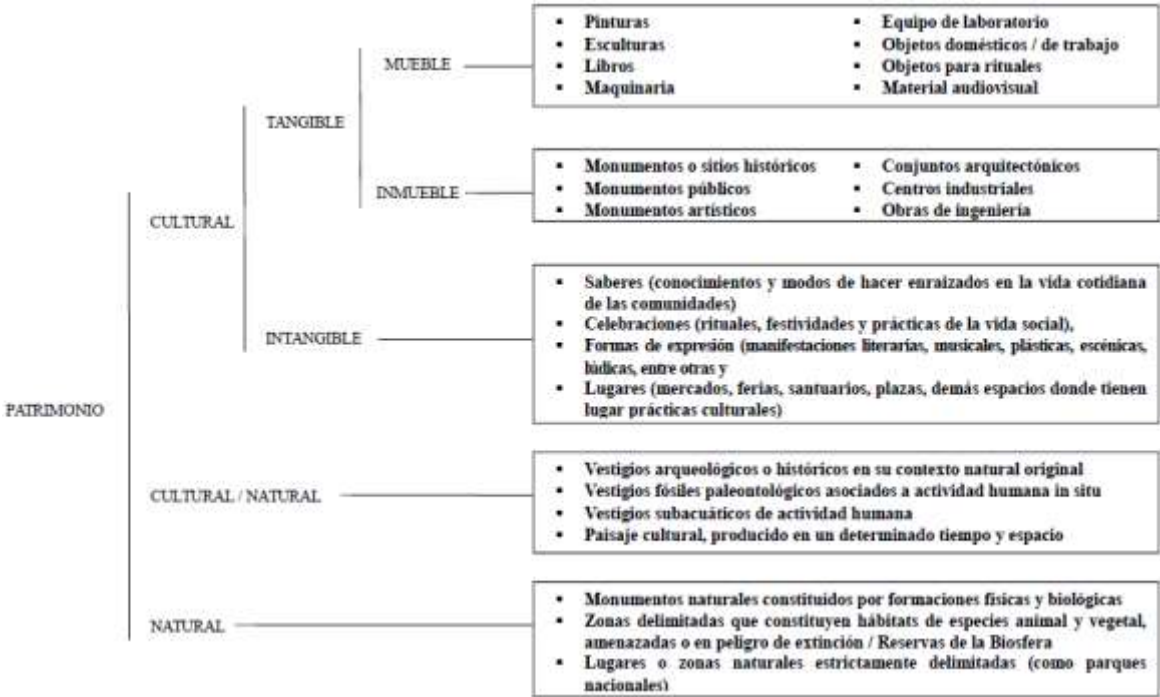
Trans Canadá



Pero la singular característica de la traza y su contexto la hacen UNICA.

El - combo - de la RN°40- es un caso serio: miles y miles de horas hombre utilizadas desde 1935 (como fecha de inicio) hasta hoy, en todas las especialidades del conocimiento humano, y en la mano de obra. La tecnología y la maquinaria. Generaciones de agentes viales “al servicio de la RN°40 y no al revés, desafíos climáticos. Una Ruta hermana ni más ni menos que de la Cordillera de los Andes, que es paisaje en si misma en la mente de los argentinos y extranjeros. Que sus dimensiones magnifican una muy larga traza que pasa a un mismo tiempo por diversas alturas, climas, ambientes, que sirve para aunar caseríos, pueblos y ciudades, integrando provincias y regiones, posibilitando el desarrollo social y económico, que ha sido utilizada y lo es por miles de interesados, que reconoce un solo rey: el cóndor que la sobrevuela, merece al menos, incluida la libertad poética, revitalizar la pregunta ¿reúne la RN°40 la posibilidad en nuestro país de ser proclamada como **PATRIMONIO** según la estructura de la UNESCO?

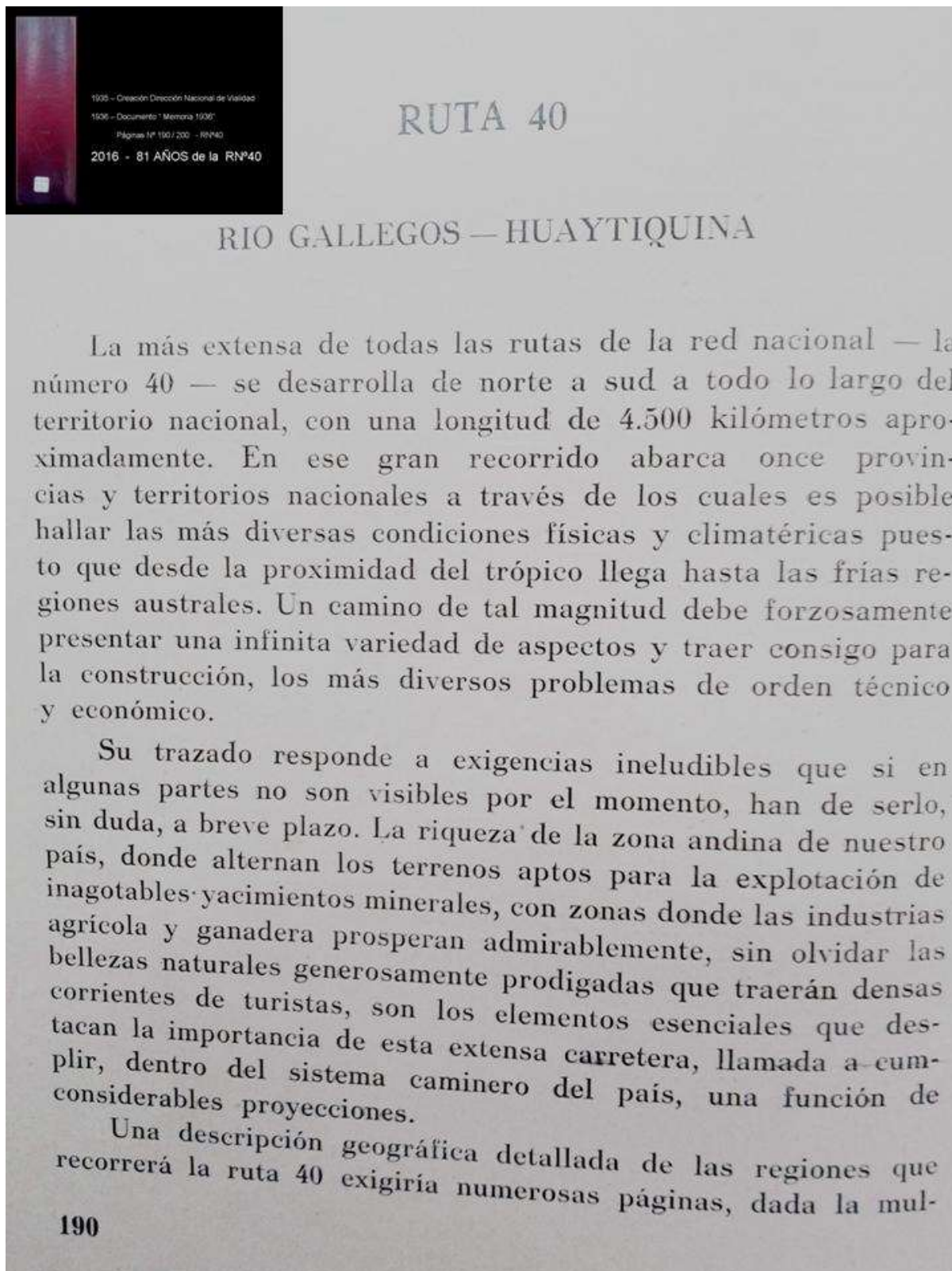
Como el lector de este trabajo ya forma parte del Observatorio RN°40 (audacia del autor), su aporte al ente aun no creado, cuyo nombre indicativo se adelanta será bienvenido: **“Observatorio RN°40 el Cóndor”**. ¿Por todo lo expresado la RN°40 según usted podría compartir algo de la clasificación de la UNESCO? Porque de ser así...



Fuente ILAM

INCUNABLE: MEMORIA 1936 –DNV -

Cuando el pasado es el hoy. En la practica hace 81 años se veía la importancia de la RNº40, aún hoy no terminada. Documento original fotografiado por el autor. Lectura imperdible.



tipicidad de sus cambiantes panoramas. Deberá esta reseña concretarse, por lo tanto, a destacar en líneas generales la fisonomía típica de sus grandes secciones.

La parte norte se desarrollará a través de las zonas montañosas del Territorio de Los Andes. Desde la localidad inicial, Huaytiquina, situada sobre la frontera chilena, hasta la ciudad de Salta, pasando por San Antonio de los Cobres cruzará en primer término, la meseta de Atacama a unos 5.000 metros de altura sobre el nivel del mar, para entrar luego en territorio salteño por la pintoresca Abra de Muñañoc. Continúa por terrenos abruptos siguiendo en parte la Quebrada del Toro y llega a Salta, desde donde en dirección sud conduce al fertilísimo Valle de Lerma. Por la Quebrada de Las Conchas se interna luego en el Valle de Cafayate, bella región donde se produce uno de los vinos más reputados del país y sigue hasta la localidad de Colalao del Valle, en el extremo noroeste de la provincia de Tucumán. A poco trecho de este punto la ruta 40 sale de la mencionada provincia para dirigirse a la población de Santa María en Catamarca, tras haber recorrido desde su punto inicial una extensión de casi 550 kilómetros.

Desviándose hacia el sudoeste a partir de Santa María, la ruta 40 se aproxima al macizo andino y pasa por las localidades catamarqueñas de Hualfín, Belén, Tinogasta y Copacabana, zona de grandes posibilidades, y penetra en la provincia de La Rioja donde, después de tocar en Nonogasta, se dirige hacia el oeste en procura de Villa Unión. Atravesando el río Guandacol que forma el límite entre las provincias de La Rioja y San Juan, esta carretera se dirige a Jachal siempre por regiones montañosas, para descender más adelante a la pre-cordillera, en la ciudad de San Juan.

En esta sección se inicia uno de los tramos más transitados de la ruta, puesto que sirve a la región donde están asentadas las más prósperas industrias cuyanas. Una sección de 160 kilómetros de calzada enripiada y a trechos mejorada con carpeta asfáltica une a las ciudades de San Juan y Mendoza, los más importantes centros de viticultura nacional. Desde Mendoza hacia el sud, la ruta 40 atraviesa las productivas zonas de Luján, Agrelo, Tunuyán y San Carlos para llegar, tras una región despoblada, al departamento de San Rafael. Cruza en

este punto el río Diamante y poco después el Atuel y llega a Malargüe, a través de terrenos quebrados.

Desde esta localidad hacia el sud el camino cruza los ríos Grande y Barrancas, límite éste del territorio del Neuquén, y llega a la localidad de Zapala después de pasar por Covunco Centro, donde serán construidos grandes cuarteles.

En Zapala tiene comienzo una de las secciones más atractivas de este camino, en cuanto se relaciona con los objetivos del turismo, sin que por ello deje de tener la importancia comercial que le asigna el servicio de ricas zonas ganaderas. Enlazado con numerosas rutas de la región del lago Nahuel Huapi, es un importante complemento de la red caminera de esos lugares. Cruza el río Limay en Paso Flores y se dirige a Pilcaniyen y Sorquincó, en el territorio del Río Negro y a El Maitén en el límite con el Chubut.

Una serie de valles cordilleranos donde la ganadería ha adquirido notable desarrollo, caracteriza toda la región que la ruta 40 recorre en el territorio del Chubut. Las localidades de Esquel, 12 de Octubre, Tecka, Gobernador Costa, Colonia San Martín y Nueva Lubecka, constituyen los centros más importantes de esos valles de halagüeño porvenir dentro del progreso económico del país.

En Santa Cruz, a funciones semejantes este camino añade la de ser la ruta colectora de todo el tránsito que se dirige a Chile a través de la cordillera y en particular del destinado a los grandes lagos de la región: el Buenos Aires, Pueyrredón, Posadas, San Martín, Viedma y Argentino. En esta parte la ruta 40 servirá las localidades de Nacimiento, Belgrano, Piedra Clavada, hasta La Argentina, situada en las inmediaciones del Lago Argentino y desde donde el camino varía su rumbo hacia el sudoeste en dirección a La Esperanza y Güer Aike. En esta localidad separada de Puerto Gallegos por escasos kilómetros, termina la ruta 40.

Dada la magnitud de esta carretera y las posibilidades financieras actuales, los trabajos que se realizarán en este camino tienen por objeto resolver los problemas más urgentes. De acuerdo con el plan vigente, se invertirá en esta ruta una suma aproximada a los 13 millones de pesos, destinados a la ejecución de los trabajos considerados como impostergable necesidad.

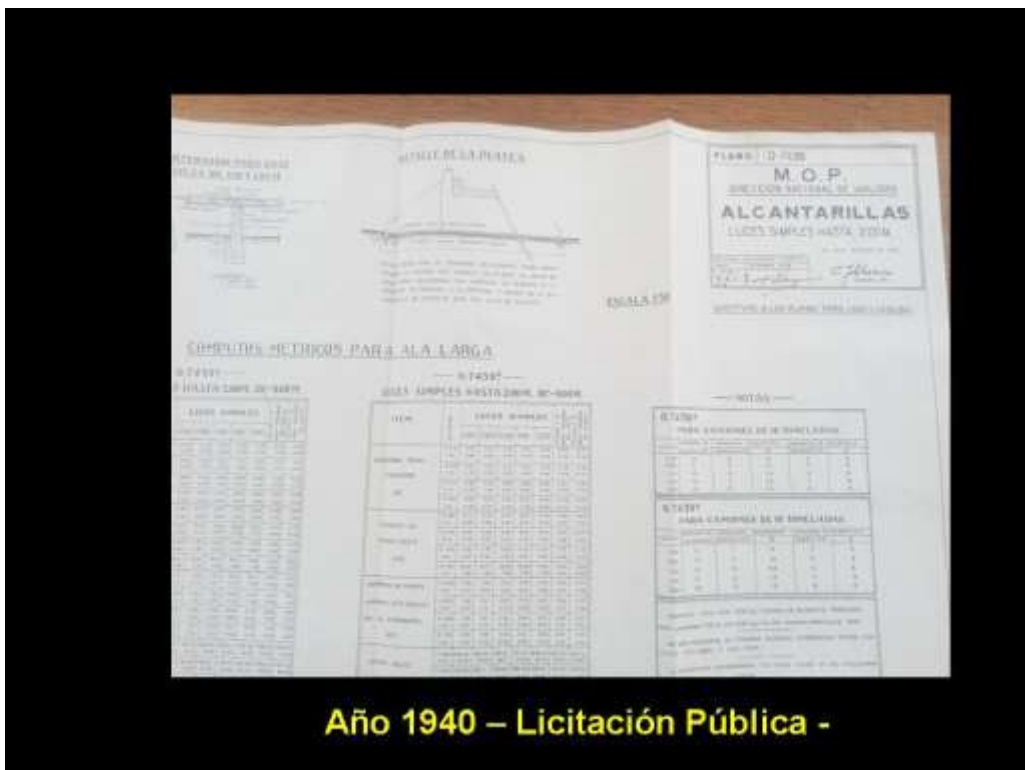
En la actualidad existen numerosos tramos viables en la ruta 40. La construcción de esas secciones cuya unión futura determinará la habilitación de los 4.418 kilómetros que mide el camino, responden a exigencias impostergables de ciertas zonas de floreciente actividad comercial e industrial y a la necesidad de crear medios de comunicación entre puntos que de otro modo continuarían aislados. En su extremo norte, entre Huaytiquina y Quijano, por San Antonio de los Cobres, se ha ejecutado en esta ruta, 23 kilómetros de obras básicas que sumados con una huella viable de 77 kilómetros facilitan las comunicaciones de la capital del territorio de los Andes. En la provincia de Salta han sido terminadas las obras básicas entre Quijano y la ciudad de Salta y entre ésta y Cerrillos, además de dichos trabajos, se ha realizado el mejoramiento de la calzada que continúa hasta 7 kilómetros más allá de Cerrillos para continuar en huella viable hasta Ampascachi. Entre este punto y Cafayate, pasando por Alemania, existen 60 kilómetros de obras básicas con 13 de calzada mejorada en un trayecto total de 105 kilómetros en cuya parte restante existe una huella viable. En las provincias de Catamarca y La Rioja las obras realizadas abarcan los tramos Puerta San José-Belén con 15 kilómetros de obras básicas; Tinogasta-Copacabana con 45 kilómetros de obras similares, y Copacabana-Guandacol donde existen 14 kilómetros de camino con obras básicas y calzada enripiada. En la provincia de San Juan se inicia uno de los trechos más extensos en que ha sido construida la totalidad de la obra básica y se ha mejorado gran parte la calzada. Desde Tucuneco a 119 kilómetros al norte de la ciudad de San Juan hasta la localidad de San Rafael en el Sud de Mendoza, existen 579 kilómetros de camino donde ha sido terminada la totalidad la obra básica y la calzada ha sido mejorada en varios trechos que abarcan un total de 269 kilómetros. Entre San Rafael y Zapala en el Neuquén, existen 710 kilómetros de huella de los cuales se mantiene en buenas condiciones de viabilidad mediante trabajos de conservación los 300 que corresponden al territorio del Neuquén. De Zapala al sud las condiciones favorables del terreno permiten que la realización de las obras básicas convierta la huella existente en calzada enripiada. Tal cosa ocurre en los 29 kilómetros de obras básicas construídos entre Zapala y Paso Flores, tramos de 235

RUTA 40

Designación del tramo	CALZADA		PUENTES		Presupuesto o asignación prevista \$ %
	Kms.	Tipo	Luzes mts.	Materiales	
GUER-AIKE - RIO BOTE					
Totales del tramo	220	Huella tierra	—	—	347.352,—
Proyectos a estudiar	137	O. Básicas	—	—	280.000,—
Obras en ejecución	83	"	60	Madera	267.352,—
RIO BOTE - PIEDRA CLAVADA - PUEBLO NACIMIENTO - PARALELO 46°					
Totales del tramo	620	—	—	—	253.711,—
Proyectos a estudiar	100	O. Básicas	—	—	150.000,—
Proyecto finalizado en 1936	29	Mejorada	45	Horm. Arm.	105.711,—
Obras en ejecución en 1936	29	"	15	"	—
Resto del tramo	491	Huella Rip.	—	—	—
PARALELO 46° - PASO RIO MAYO					
Totales del tramo	35	—	—	—	30.000,—
Proyectos a estudiar	35	O. Básicas	—	—	—
PUENTES S. RIO MAYO					
Obras finalizadas en 1936	—	—	30	Horm. Arm.	39.000,—
PASO RIO MAYO - PASO SCHULTZ					
Totales del tramo	100	—	47	—	23.743,—
Obras finalizadas antes de 1933	100	Abov. Rip.	47	Horm. Arm.	—
Obras finalizadas antes de 1936	—	—	15	"	23.743,—
PUENTE S. RIO SENGUER EN PASO SCHULTZ (Ampliación y accesos)					
Obras finalizadas en 1936	—	—	38	Horm. Arm.	85.843,—
PASO SCHULTZ - ARROYO APELEG					
Totales del tramo	45	—	—	—	—
Obras finalizadas antes 1936	45	Abov. Rip.	—	—	—
ARROYO APELEG - GOB. COSTA (Variante)					
Totales del tramo	95	—	65	—	62.815,—
Proyecto finalizado en 1936	10	Mejorada	65	Madera D.	62.815,—
Resto del tramo	85	Huella Rip.	—	—	—
GOBERNADOR COSTA - ESQUEL					
Totales del tramo	185	—	—	—	308.433,—
Proyectos a estudiar	74	Mejorada	—	—	180.000,—
Obras finalizadas en 1936	16	"	42	—	128.433,—
Resto del tramo	95	Huella Rip.	—	—	—

Otro Incunable

Se trata de la documentación de una licitación en el año 1940 del tramo Agrelo - Ugarteche de 11 Km. en la Provincia de Mendoza.



OBSERVATORIO RN°40 - El Cóndor –

El observatorio, de tan común aplicación en distintas actividades de la sociedad de hoy como herramienta de conocimiento, también sirve para aplicar a la Gestión Integral e Integrada de la RN°40. Didácticamente y en la práctica lo hemos asimilado al cóndor que aparece en el logo de la RN°40 sobrevolándola atentamente, detectando lo que es de su interés.



Por definición un observatorio es un lugar o posición que sirve para hacer observaciones. En nuestro caso se propone un ente que recopile información generada por los **interesados potenciados**. La identifique, clasifique, analice, y emita productos, incluidos los dinámicos en tiempo real o de alerta temprana para la mejor gestión de la RN°40.

No se explaya el trabajo en el diseño estructural del observatorio, si en su característica fundamental, **no debe ser académico, en cambio si operativo**. Debe alimentar permanentemente al sistema de gestión e incentivar el ingreso de información.

Hoy día, de base, ya plantea el trabajo que el diseño del observatorio debe orientarse para alimentar la gestión e incidir, con el objetivo de un Servicio Prestado Potenciado. El observatorio puede formar parte del Centro de Gestión Integral e Integrado RN°40. Equipado y con oposición de intereses respecto del resto de la estructura del CGIIRN°40.

INTERESADOS POTENCIADOS EN LA RN°40

Numerosos son los interesados que el Observatorio RN°40 identificará y los que participarán sin ser previstos en forma singular, como es el caso del lector si presenta sus sugerencias, o de un conductor que presenta una idea, una queja, una sugerencia o la presentación de un intendente. Se trata de todo tipo de presentación utilizando como herramienta cualquier vínculo de comunicación ante el Observatorio, sean ingresadas por terceros o adquiridas por el propio interés del observatorio, como un interesado más, con métodos y procedimientos de búsqueda internos del observatorio, caso simple de lectura de medios.

Todos los ingresos serán analizados y puestos en valor para ser utilizados en la planificación, conservación, mantenimiento, construcción y para el servicio prestado en tiempo real.

Pero también, haciendo referencia al cóndor que todo lo ve, ingresarán como información los que no tienen vos, la flora y fauna por ejemplo, el clima., el calentamiento global zonal, Los planes y acciones de los entes estatales nacionales, y de las 11 provincias asistidas por la RN°40, y los municipios.

Fundamentalmente lo que hace al turismo, a la seguridad vial, al transporte de pasajeros y carga, a los residuos peligrosos, a la defensa, a las emergencias telúricas, etc.

Y al avance comprometido de los planes de los entes con influencia en la RN°40.

El Objetivo: el Servicio Prestado Potenciado: UN SISTEMA AMIGABLE PARA EL CONDUCTOR de todo tipo de vehículo.

BENEFICIOS

Obviamente el Servicio Prestado Potenciado pretende beneficios aplicados a los USUARIOS de la vía, pero también para el amplio CONTEXTO. Solo a modo de ejemplo incompleto se enuncia:

Usuarios de la RN°40:

Sensación Usuarios:

Se busca con el Proyecto que el usuario durante el uso de la traza: sienta pertenencia a la “magnífica” RN°40, emblema y marca país, valorado como usuario y ciudadano.

- Ruta pavimentada y mantenida en toda su traza
- Seguridad vial aplicada al diseño y auditada permanentemente
- Ruta transitable para todo tipo de vehiculo y transporte autorizado
- Emergencias telúricas y climáticas previstas
- Señalización: de guía y acompañamiento al usuario
 - vertical y horizontal correcta y en buen estado
 - de seguridad vial
 - de caminos alternativos
 - informativa de ubicación, kilometraje, parajes, localidades.
 - de servicios para el automotor: combustible, auxilio grúa y mecánico zonal.
 - de servicios para personas, comidas, hoteles, clínicas, hospitales, farmacias
 - de turismo (ampliado Sec. Turismo).
 - de seguridad, policial y de gendarmería.
- Áreas de descanso
- Balcones culturales ((ampliado Sec. Turismo).

Dirección Nacional de Vialidad:

Sensación DNV:

Orgullo organizacional por el nivel de calidad de servicio de la RN^o40 emblema de la Dirección Nacional de Vialidad, y emblema nacional.

- Cumplimiento de sus funciones y sus planes
- Cumplimiento del Plan de Ordenamiento Territorial
- Valoración:
 - de la DNV a nivel nacional, regional, provincial, local
 - de los usuarios por el estado de la ruta y el servicio a lo largo de su traza
 - de la DNV a nivel internacional por el servicio de la Ruta emblemática, marca país.
 - de los agentes de la DNV hacia la DNV, de carácter sinérgico incentivo.
 - de otros organismos del Estado Nacional en que el buen servicio de la RN40 lleva a cumplir sus propios planes desde los estratégicos hasta los operativos, abarcando ministerios, secretarías, direcciones, divisiones: en desarrollo nacional, ordenamiento territorial, turismo, transporte, medio ambiente, trabajo, industrias, comunicaciones, defensa, educación, etc.
 - de organismos de Estados provinciales y locales
 - de organismos financieros internacionales de desarrollo regional que aportan a la repavimentación y pavimentación de la RN40.
 - de confianza nacional, provincial, local, internacional en la ejecución de sus planes de mediano y corto plazo y los operativos anuales.
 - por el cumplimiento del presupuesto anual y la justificación de sus planes, y el incentivo para nuevas obras y mantenimiento.
- Ejemplo latinoamericano y mundial en los foros viales

Agentes de Vialidad Nacional

Sensación de los agentes: profesionales, operarios, administrativos

...

Xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Por brevedad no se listan otros beneficiarios que se estiman por centenares, pero que el Observatorio los deberá identificar teniendo en cuenta los beneficios sociales, económicos, culturales, que atrae aparejado una RN^o40 con el mejor servicio posible.

HERRAMIENTAS PARA LA GESTIÓN

Numerosas herramientas se cuentan disponibles para la mejor Gestión, manuales de procedimientos, software, leyes y normas, y sistemas de información geográfica como los que se grafican, que pueden ser utilizados entre otras cosas, con sus distintas capas para el diseño de un Sistema Amigable de Apoyo al Usuario de la RN^o40 – SAAUR40- :



SISTEMA DE CONTROL

Los tiempos se exceden, los costos encarecen, los objetivos se desajustan, la planificación no se cumple, pero excediendo la limitación que toda planificación arguye. En el límite toda planificación se emite para que no se cumpla, es imposible cumplir al 100%. La planificación es hecha por seres humanos con ayuda de herramientas teóricas, algoritmos, software, que solo pretenden acercarse a un modelo de la realidad que imaginan. Pero aquí nos referiremos a la gestión en la ejecución del control para que se cumplan los objetivos planificados. Y los mayores desajustes se cumplen por la escasa y nula incidencia de dicha gestión. El error es confiar y pensar que los fríos métodos y procedimientos de control alcanzan y **ESTA PROBADO** que no es así.

En la administración pública por ejemplo todo esta reglado, normalizado, los expedientes no pueden estar mas que 5 días en cada destino para que en algún puesto de trabajo designado funcionalmente se procese la información, se obtenga un producto y pase a la actuación siguiente: en cada proceso hay una decisión. Entonces ¿porque se atrasan tanto las decisiones cuando se trata de ejecutar proyectos y obras en la que solo interviene un ente? ¿Cuanto más si intervienen más entes, como es el caso de prosperar la presente propuesta respecto de la RN^o40? La experiencia del autor en conducir y ejecutar el control exitoso sobre la ejecución simultánea de más de 400 obras y proyectos es tan sencilla, tan impensada en los organismos que causa asombro.

Consiste en: integrar humanamente en forma sistémica a todos los interesados que poseen decisión en el circuito que lleva al cumplimiento de cada objetivo, incluyendo a terceros intervinientes.

El control no debe ser punitivo, ese es otro control habitual que aquí no se desarrolla. Aquí se desarrolla el control que debe ser facilitador, viabilizador de acciones, resolutorio inmediato de conflictos. Y es muy fácil hacerlo.¡¡ Alcanza con una persona o a lo sumo dos!!

La adopción de este tipo de control sumamente fácil de aplicar, que además contenta a los intervinientes porque les resuelve conflictos de inmediato, es solo posible cuando la autoridad máxima entiende que el control integrado le favorece ampliamente para el cumplimiento de objetivos panificados y del éxito de sus funciones.

El Control de Gestión no debe limitarse a lo económico financiero, por el contrario, entendido como arte debe marchar junto con el objetivo.

El Control de Gestión Integral e Integrado, hace a la Gestión Integral e Integrada y al Centro de Gestión Integral e Integrada de la RN^o40

CENTRO DE GESTIÓN INTEGRAL E INTEGRADO RNº40

El diseño del CGIIRN40 es privativo de quien tenga el poder de decisión política de lograr la integración total reuniendo a los “interesados fundamentales” de la Administración Pública Nacional que actúan ya sea en lo concerniente a la ruta en si misma como lo es en principio la Dirección Nacional de Vialidad, dependiente del Ministerio de Transporte, y en lo que hace al definido como contexto al Ministerio de Turismo, con su INPROTUR, y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Aunque se trata de una ruta nacional también debería en un esquema participativo incluirse a las 11 provincias por donde pasa la traza.

El Observatorio RNº40, será el vinculo con toda la gama de interesados restantes y será diseñado con tal fin y relevancia con los productos que genere, hasta en tiempo real.

La misión y función del CGIIRN40 será de tal responsabilidad que si bien no interferirá en la gestión de los involucrados fundamentales, en cambio con su Control de Gestión Integral e Integrado asistirá, a modo de recopilación temprana de información, al Control de Gestión Integral e Integrado de cada interesado fundamental. De no existir tal función en cada interesado fundamental entonces deberá contar con el atributo del Control sobre ese interesado fundamental.

El diseño deberá contemplar que el CGIIRN40 deberá contar con las especialidades internas que permitan analizar, desarrollar y aplicar los procesos y procedimientos para el logro del Servicio Prestado Potenciado en la RNº40.

El mapa de conocimiento del CGIIRN40, es un objetivo interno necesario para la calidad de la gestión.

SERVICIO PRESTADO POTENCIADO (SPP)

Antes de desarrollar el SPP se transcriben las siguientes definiciones y se aporta una definición que pretende ser mas completa:

Dirección Nacional de Vialidad – 1975 -
Libro “Capacidad de Caminos”

Versión Castellana del Highway Capacity Manual

“*Nivel de servicio* es un término que en su significado más amplio alude a cualquiera de las infinitas combinaciones diferentes de condiciones de operación que pueden ocurrir en un carril o en una calzada dados cuando sirven a volúmenes diversos. El nivel de servicio es una medida cualitativa del efecto de los muchos factores que incluyen la velocidad y el tiempo de viaje, las interrupciones del tránsito, la libertad de maniobra, la seguridad, la comodidad y conveniencia del conductor y los costos de operación”.

Dirección Nacional de Vialidad – 2016-

Página Web. <http://transito.vialidad.gov.ar/>

“*Nivel de servicio (NS)* es una medida de la calidad del flujo. Es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación de un flujo de tránsito y su percepción por los conductores y/o pasajeros, relacionadas con la velocidad, el tiempo de viaje, la libertad de maniobra, las interrupciones y el confort.”

Irreverencia autoral -10/ 2016 -

Definición anterior modificada.

Nivel de Servicio Potenciado (NSP) es una medida de la calidad del flujo *y la disposición de información en tiempo real accesible al conductor para su objetivo final*. Es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación de un flujo de tránsito y su percepción por los conductores y/o pasajeros, relacionadas con la velocidad, el tiempo de viaje, la libertad de maniobra, las interrupciones y el confort *para la toma de decisiones conforme al objetivo del uso de la vía por el conductor*.

El **Servicio Prestado Potenciado** de la RN40., amplía el concepto tradicional vial del sentido de Nivel de Servicio, agregándole el conjunto de prestaciones vinculadas a la “Ruta Mágica”, o emblema, o maravillosa, como producto de las acciones integrales e integradas generadas por el Proyecto, y llevadas a la práctica por el Centro de Gestión Integral e Integrado RN^o40, focalizado en las necesidades de los distintos interesados identificados en la ejecución del mismo.

La función simplificada del Servicio Prestado Potenciado es:

$$\boxed{\text{SPP} = F \text{ (Sumatoria Combinada de acciones integrales, integradas) entre "0 y N"}}$$

Siendo cero “0” el estado actual, o “sin proyecto”, o inicial de “con proyecto”, y “N” el conjunto máximo a lograr, sustentable y sostenible

La gestión a medias con baja intensidad de gestión no logra el resultado deseado. Para el logro perseguido hace falta una gestión proactiva donde los distintos factores (principalmente los humanos) adhieran a la formulación del conjunto. La gestión debe ser y contar con poder de decisión, generalmente escaso cuando se trata de funcionarios.

El cuadro siguiente ostenta la frialdad de mostrar que el éxito esta reservado a un área reducida. Solo se trata de gestión, de integrar esfuerzos.

	SSP: Servicio prestado potenciado	PROYECTO			
		SIN	AVANCE		
			-	+	
Alto		Imposible	Imposible	Posible	OPTIMO
Medio		Imposible	Improbable	Probable	Posible
Bajo		ACTUAL	Actual	Imposible	Imposible
		<i>Baja</i>	<i>Media baja</i>	<i>Media alta</i>	<i>Alta</i>
					Cantidad de acciones integrales / integradas

CONCLUSIÓN

La concreción de la finalización de la RN^o40 y el aporte del servicio que debe brindar en forma sostenible y sustentable se enmarca en el Plan Estratégico Territorial, visualizándose en los mapas siguientes un antes y un después. Es que el Eje Andino del Sur esta signado por la traza de la ruta.

MODELO TERRITORIAL ACTUAL Y MODELO TERRITORIAL DESEADO - AVANCE I DEL PET



Resulta propicio también enmarcar que el éxito de la Gestión Integral e Integrada de la RN°40 acude a la ejecución práctica y concreta de lo que el estado nacional se propone para el desarrollo estratégico territorial.

La pregunta que sobrevuela es si están dadas las condiciones para finalizar la pavimentación, pudiendo caerse en la letanía de la falta de inversiones o la no justificación porque el tránsito medio diario anual “del tramo” (TMDA) no lo justifica. Error político. La RN°40 extrapola a otros conceptos más maduros, por ejemplo un solo transporte que transite un tramo no conveniente de pavimentar porque su tasa interna de retorno (TIR) es descalificante, pero que lleva minerales de alto costo, o la producción de un poblado, o alimentos y maestros a una escuela, o relevo de gendarmes, o que simplemente une e integra el territorio nacional como lo hace “esta legendaria ruta”, califica notablemente como se demuestra en este trabajo.

Pero el problema es otro: es la falta histórica de una gestión integrada que pudiera llegar a un Servicio Prestado Potenciado como se propone. Lo más difícil de “gestionar” Hacer comprender a las singularidades que se integren con un objetivo concreto y ese objetivo concreto parte de identificar a ese objetivo concreto que genere la Decisión Política de cumplirlo, emitiendo los instrumentos administrativos necesarios, para el cumplimiento de ese objetivo, que en el caso de la RN°40. debe ser sustentable y sostenible en el tiempo.

Aun así convive una falla de “gestión”, identificada por la experiencia del autor, dada por la, modalidad práctica de controlar el cumplimiento de objetivos confundiendo el control punitivo con el control que debe acompañar al cumplimiento del objetivo. El Control de Gestión no debe limitarse a lo económico financiero, por el contrario, entendido como arte debe marchar junto con el objetivo.

RESULTADO FINAL DE LA PROPUESTA:

Sistema Amigable de Apoyo al Usuario de la RN°40 – SAAUR40
(SPP Óptimo)

El conductor transita la vía RN°40, totalmente pavimentada y bien conservada, casi con placer, rumbo al objetivo programado de antemano. La señalización vertical y horizontal le permite la conducción informada y segura. La cartelera planificada por la gestión integral e integrada le va informando sobre el contexto que necesita para el logro de su objetivo de destino. Recurriendo en tiempo real a la información de su GPS, o de su tablero, o su teléfono sin manos con acción por identificación de voz, o su teléfono móvil si se detiene con seguridad, utiliza las capas de información provista por la tecnología en uso (ej.APP OFICIAL RN°40) que le informan el estado y circunstancias de la ruta programada para el

día con una aproximación de kilometraje a 5km (10, 20) de viaje. Para matizar el viaje sintoniza la FM R40 (Oficial con información zonal y de ayuda al viajero). Habiendo cumplido un tramo más de tránsito por la RNº40, certifica los Km. recorridos mientras bebe un café, sumando entre los últimos dos años 3202 Km. , con la idea hecha promesa de terminar el recorrido de 5218km el próximo año, obtener el certificado final y formar parte del Club Ruta 40, la tarjeta y sus beneficios.

LISTADO DE IDEAS (ejemplo de aportes al observatorio)

- Áreas de la RN40 preparada para aterrizajes forzosos
- Incremento de balcones turísticos seguros
- Incremento de áreas de descanso seguro
- Implementación de alertas al usuario en largas rectas
- Saturación de alertas en zonas peligrosas por motivos distintos
- Mimetización de la traza con el entorno. Formar parte del paisaje
- Cartelera de ayuda a la conducción: distancia próximo surtidor; taller mecánico, emergencia medica, policial, bomberos, teléfono de auxilio.
- Radio FM “RUTA 40”, zonal / regional, en toda la traza. de acompañamiento activo al usuario y de aviso de alertas.
- Cartelera turística.
- App oficial RN40.
- Certificado de recorrido parcial y total de la RNº40. Sistema de incentivo. Apoyo de comercios ubicados en la zona de trazas (destacamentos policiales o de gendarmería)
- Club RUTA 40
- Tarjeta RUTA 40
- Usted lector anímese con lo suyo:
- Etc.

PALABRAS CLAVES

- Decisión Política
- Solo se trata de gestión
- La gestión es un arte
- Gestión Integral e Integrada

- Poder de decisión
- Funcionarios integrados
- Observatorio
- Interesados potenciados
- Control personalizado
- Servicio prestado potenciado
- Sistema amigable para el usuario

BIBLIOGRAFÍA:

Memoria DNV 1936.

- Licitación DNV : Obra Tramo Arguelles –Ugarteche, Provincia de Mendoza, Año 1940
- Libro Capacidad de Caminos, Highway Capacity Manual, 1975.
- Estado de proyectos y obras DNV 2016
- Diccionario Vial Español
- Plan Vial Federal Argentino
- Libro Planificación Estratégica Territorial
- Publicaciones y videos DNV
- Publicaciones y revistas varias especializadas
- Normas ISO 39001; Manuales de Auditoría de Seguridad Vial DNV
- Páginas Web Oficiales de la DNV; Ministerio de Turismo, INPROTUR.
- Páginas Web diversas referidas a la RNº40...
- Página WEB UNESCO.
- Página Web ILAM
- Textos de Identificación y formulación de proyectos tramos RNº40 – DNV - CAF
- Análisis y elaboración de datos propios
- Agradecimiento a la Biblioteca DNV
- Fotografías propias



**Solo se trata del arte de la gestión
Solo se trata de decisión política**

Gracias