

# Carreteras



**Asociación  
Argentina  
de Carreteras**

**Nº. 6 ABRIL - JUNIO 1956**

# CONSEJO DIRECTIVO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS

ADHERIDA A LA INTERNATIONAL ROAD FEDERATION

Presidente .....	LUIS DE CARLI	(Cámara Argentina de la Construcción)
Vicepresidente 1º	EDGARDO RAMBELLI	(Shell Argentina, Ltda.)
Vicepresidente 2º	JUAN AGUSTIN VALLE	(Instituto del Cemento Portland Argentino)
Secretario .....	EZIO M. A. STRAZZOLINI	(Yacimientos Petrolíferos Fiscales)
Prosecretario ...	GUIDO C. BELZONI	(Panedile Argentina, S. A.)
Tesorero .....	GUIDO J. NIVOLI	(Asociación de Fabricantes de Cemento Portland)
Protosorero .....	LUCAS G. M. MARENGO	(Marengo, Industrial, Comercial y Financiera)
Vocales .....	NESTOR C. ALESSO	(José M. Aragón, S. A.)
	EDUARDO ARENAS	(Profesor de Carreteras de la Universidad de Buenos Aires)
	WALTHER BURGWARDT	(Burgwardt y Cía. S. A. Ind., Com. y Agroganadera)
	HIPOLITO FERNANDEZ GARCIA	(Director Técnico de la Adm. Gral. de Vialidad Nacional)
	MARTIN STEWARD HENRY	(Gerente de Ventas de Esso, S. A. Petrolera Argentina)
	JAIME HERMIDA	(Director de Estudios y Proyectos de Pavimentación de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires)
	MARCOS SASTRE	(Tearing Club Argentino)
	GORDON R. WHISENANT	(International Harvester Co. Argentina)

## DELEGACION CORDOBA

Presidente .....	MANUEL ACUÑA	(Manuel H. Acuña, S. R. L.)
Vicepresidente 1º	ALFREDO GARCIA VOGLINO	(Instituto del Cemento Portland Argentino)
Secretario .....	RAUL COLOMBO	(Profesor de Caminos Universidad de Córdoba)
Tesorero .....	FRANCISCO FLORES (h.)	(Federación Económica de la Provincia)
Vocales .....	JOSE V. MARTINEZ GUIASOLA	(Shell Argentina Ltda.)
	FRANCISCO BERNABE GARCIA	(Iggam, S. A. Industrial)
	ALBINO MENEGHINI	(Adm. General de Vialidad Nacional)

## DELEGACION LA PLATA

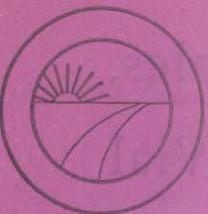
Presidente .....	JUAN F. GARCIA BALADO	Centro de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires)
Vocales .....	ADOLFO GRISI	(Cámara de Comercio)
	JOSE MARTIN	(Rotary Club)
	ANGEL F. PLASTINO	(Cámara Argentina de la Construcción)
	JORGE T. RECA	(Yacimientos Petrolíferos Fiscales)
	PEDRO PETRIZ	(Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires)

## DELEGACION MENDOZA

Presidente .....	FRANCISCO J. GABRIELLI	(Industrial)
Vicepresidente ..	JUAN GARCIA EIJO	(Neumáticos Goodyear)
Vicepresidente 2º	JULIO DIAZ VALENTIN	(Viñatero)
Secretario .....	VICTOR GALFIONE	(Instituto del Cemento Portland Argentino)
Prosecretario ...	ROBERTO AZZONI	(Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mendoza)
Tesorero .....	FRANCISCO CROCELLA	(Shell Argentina Ltda.)
Protosorero .....	MAURICIO WAISMAN	(Cámara Argentina de la Construcción)
Vocales .....	ANDRES FILIPPINI	(Federación Vitivinícola)
	RAFAEL GAVIOLA	(Cámara Comercial e Industrial de San Rafael)
	ALBERTO CITON	(Centro de Bodegueros del Este)
	JOSE MARIA DIEZ	(Unión Comercial e Industrial)
	JUAN F. BARBERA	(Adm. General de Vialidad Nacional)
	JOSE A. FERNANDEZ	(Automóvil Club Mendoza)
	FRANCISCO BARRERAS	(Armco Argentina)

## DELEGACION SANTA FE

Presidente .....	CARLOS A. MAI	(Cámara Argentina de la Construcción)
Vicepresidente ..	REYNALDO GERVASINI	(Unión Industrial)
Secretario .....	MARCELO J. ALVAREZ	(Adm. General de Vialidad Nacional)
Vocales .....	JUAN M. SAMATAN	(Vialidad Provincial de Santa Fe)
	ANTONIO D'ANDREA	(Bolsa de Comercio)
	ANTONIO MOSCATO	(Empresas de Omnibus)



# Carreteras

ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS

Nº 6

ABRIL - JUNIO

AÑO 1956

Director

Ing. ENRIQUE HUMET

Reg. Prop. Int. Nº 489.163

## SUMARIO

	<u>Pág.</u>
LOS CAMINOS VECINALES, RAICES DEL APARATO VIAL .....	162
DISERTACION RADIOFONICA DEL INGENIERO LUIS DE CARLI	163
UN VIAJE EN EL SUBTERRANEO DE PARIS. Por Jean Vitry .....	165
UN ENFOQUE OFICIAL DE LA NUEVA LEY DE VIALIDAD BO- NAERENSE. Por el Ingeniero Pedro Petriz .....	171
NUEVA LEGISLACION VIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES .....	173
LA PRUEBA DEL CAMINO WASHO, OBJETIVO PRIMARIO. Prin- cipales consideraciones de la prueba y sínosis de los resultados ..	179
ALGO SOBRE EL ORDENAMIENTO DE LOS TRANSPORTES. Por el Ingeniero Amado R. Juárez .....	183
1.500 MILLONES PARA CAMINOS AGRICOLAS .....	185
PUENTES EN LA ARGENTINA .....	188 - 189
LA REFORMA A LA LEY NACIONAL DE VIALIDAD Y LA OBRA CAMINERA DE LAS PROVINCIAS. Por el Ingeniero Juan M. Samatán .....	190
AUTOPISTAS. Fotografías .....	192
PORTADA: Una visión de la Patagonia	
CONTRATAPA (interior): Un trecho del tramo entre Villaviciencio y Uspallata (Mendoza) de la Ruta Nº 7.	
CONTRATAPA (exterior): Del sistema nacional de señales camineras. Señal de precaución.	

Dirección, Redacción y  
Administración:

VENEZUELA 770

Buenos Aires - Argentina

Dirección Cablegráfica

"CARRETERAS"

T. E. 30 - 0889 y 34 - 8076

# Los Caminos Vecinales, Raíces del Aparato Vial

*L*AS modernas concepciones viales consideran dinámicamente al sistema vial de una nación. La antigua idea, que valoraba a una red vial como un elemento estático, puesto allí, pasivamente, para ser usado como mejor se pudiera, ha cedido su lugar a aquella otra que le asigna el activo papel de un extendido aparato intercomunicador que posee su propio funcionalismo.

Vistas así las cosas, comienza a resaltar la importancia de una multitud de cuestiones accesorias que, con la tradicional apreciación, apenas tenían un papel secundario o casi superfluo, como ser, por ejemplo, la señalización de los caminos o la transitabilidad de los vecinales.

Viene al caso el referirse a los caminos vecinales —entre esos aspectos que actualmente sobresalen—, por cuanto el propio gobierno nacional ha reconocido su importancia de una manera explícita: asignando, para esta clase de caminos, 1.500 millones de pesos.

Este tipo de caminos no son ramales del sistema vial, sino, por el contrario, sus raíces. Ellos “alimentan” al aparato y justifican su existencia. De la lozanía y vigor de los caminos vecinales depende, en último análisis, la eficiencia del mecanismo intercomunicador. Extendiendo, aún más, el concepto, puede afirmarse que un sistema de carreteras troncales tiene como misión fundamental enlazar las distintas redes de caminos vecinales. De allí se sigue que éstos son la parte esencial que incide, básicamente, en el desarrollo de la economía nacional.

Por lo expuesto se comprenderá que toda medida que tienda a fijar el centro de gravedad de una acción vial, sobre los caminos vecinales, ataca justamente en su raíz al problema y posibilita la obtención de fructuosos resultados.

No hay duda de que el sistema empleado por el gobierno para favorecer el desarrollo económico del país es uno de los más eficientes y seguros de cuantos pudieran haberse elegido.

La Asociación Argentina de Carreteras ha venido bregando, desde que se fundara, por hacer recaer la atención oficial sobre este aspecto del tema vial. Tanto en el Congreso Panamericano de Carreteras, reunido en Caracas, como en conferencias pronunciadas en la sede de la Institución o por medio de distintas publicaciones, esta Entidad trató exhaustivamente este asunto. Inclusive fué ésta una de sus primeras preocupaciones que se tradujeron en la designación de una comisión especial que se abocó al estudio de tan fundamental cuestión.

Es altamente satisfactorio, en consecuencia, consignar las medidas gubernamentales a que nos hemos referido.

# *Disertación Radiofónica*

## *del Ingeniero*

*Luis de Carli*



Con motivo de la Semana de la Ingeniería Argentina, celebrada del 23 al 30 de mayo último, fué invitado a disertar por radiofonía el señor Luis De Carli, presidente de esta Asociación.

Las palabras pronunciadas en esa oportunidad, por L.R.A. Radio del Estado el día 27 a las 14 horas, son las que figuran a continuación:

EN esta campaña de difusión que realizan los ingenieros argentinos, no podía faltar la consideración del problema vial. Pocos aspectos técnico-económicos tienen, para el país, más importancia que el de las vías de comunicación. Quizá sea preeminente el aumento del “valor energético” del país y la provisión de “más viviendas” a sus habitantes. Esto es así, si se atiende al momento actual en que vivimos; mas si se considera la gravitación del tiempo en relación con las necesidades futuras del país, la cuestión “transporte” pasa a tener notoria prevalencia.

Nuestro atraso, en lo que a caminos concierne, es realmente grave. En la pasada década no sólo no progresamos, sino que hemos retrogrado. Si valoramos nuestra red vial con números absolutos o índices, llegamos a la penosa —aunque no sorpresiva conclusión— que hoy es inferior al correspondiente al año 1940. Vale decir, que en ese lapso, la acción del tránsito y del tiempo ha destruído más obra caminera que la construída. No podía ser de otro modo si se considera que los recursos fiscales, dedicados a caminos, han aumentado solamente en progresión aritmética, mientras que las necesidades se han movido respondiendo a una ley geométrica. Con el dinero necesario para construir hoy un kilómetro-camino se hacían, en el año 1940, 15 kilómetros de obra similar. Fácil nos es comprender nuestra actual situación ya que el aumento de los recursos viales fué, en el decenio, bien magro, mientras que la cantidad de vehículos automotores, que circulan por nuestros trajinados caminos, ha ido en constante aumento. Pero la causal más determinativa del deterioro de las calzadas no es tanto la calidad de los vehículos, sino su velocidad y capacidad de carga que, por haber sido incrementado, evidencian la inadaptabilidad de nuestros caminos para soportar la acción del tránsito de los automotores que la nueva técnica construye.

Las obras camineras son hoy enormemente más onerosas, no sólo por el muy superior costo intrínseco, sino que, por las razones expuestas, es

menester construir las calzadas con mayor ancho y superior resistencia y ejecutar todo lo necesario para asegurar un considerable aumento de la velocidad directriz.

Una década hemos pasado construyendo algunas obras de incomprendible aparatosidad y lujo que, como enormes "elefantes blancos", tenían la función de dar un relumbrón, efímero por cierto, a gobernantes que querían, de algún modo, fijar sus nombres en los anales del país. Olvidaban, en cambio, a los caminos que solamente eran atendidos, como podían, por los viejos funcionarios de carrera que, salvándose del ambiente de corrupción y desgano, trabajaron con el cariño que merece el cuidado de la cosa pública.

Para salir de tal suicida quietud es que un importante grupo de personas e instituciones resolvieron, hace un lustro, constituir la Asociación Argentina de Carreteras, que me honro en presidir, y cuya misión era y es reunir a todos los que anhelan que el país tenga las vías de comunicación que corresponde a su adelanto político-económico. Se tendrá con esto uno de los elementos principales, si no el principal, para laborar la mayor grandeza de nuestra querida patria.

Tiene, la Asociación Argentina de Carreteras, más de 500 asociados y realiza la profícua tarea de convencer, a gobernantes y gobernados, de que sin buenos caminos se retardará nuestra marcha ascensional en el concierto del mundo civilizado.

No es vana nuestra labor. Sale de su letargo la conciencia caminera. El Gobierno de la Revolución Redentora, ha pulsado admirablemente la situación. Aumentó en forma generosa los fondos viales y estamos en vías de tener, en breve, gratísimas noticias de lo que se hará en materia vial.

Tanto en el orden nacional, como en los provinciales, se están gestando las autonomías de los organismos viales; ya la provincia de Buenos Aires, ha dado el primero y seguro paso. El Interventor acaba de firmar un decreto-ley, por el que se instaura la tan ansiada y necesaria autonomía en la Dirección Provincial de Vialidad. Además, dicho funcionario, para mejor asegurar su voluntad de que el nuevo organismo autónomo sea eficiente, ha dispuesto que integre su Directorio un representante de nuestra querida Asociación Argentina de Carreteras. Seguros estamos que otros Estados procederán similarmente, con lo que harán que nuestra Asociación pueda cumplir su anhelo de trabajo —tal como lo dice su lema— "por más y mejores caminos".





*A veces el "métro" surge de la tierra  
y se convierte en aéreo.*

# Un Viaje en el Subterráneo de Paris

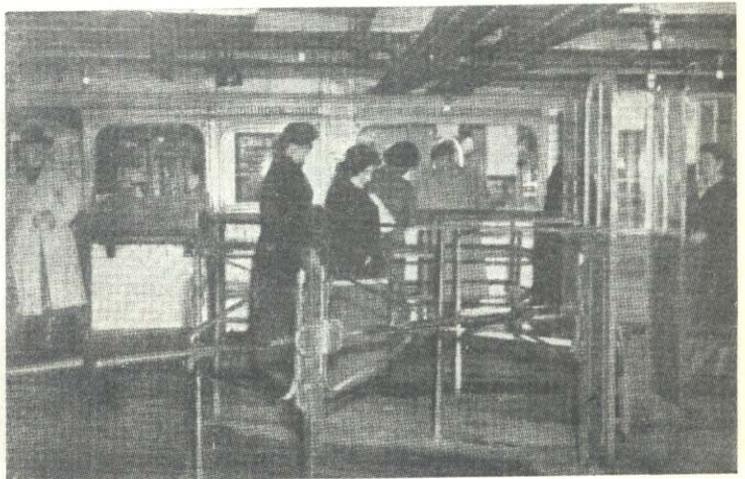
*Por Jean Vitry*

Traducido de la revista  
"Routes et Circulation"  
(Nº 1 - 1956)  
Bruselas - Bélgica

**E**L subterráneo parisiense funciona desde hace cincuenta años; pero la idea de construir un ferrocarril subterráneo o elevado es centenaria.

Fué en efecto en 1855, cuando los señores Brame y Flachet presentaron el primer proyecto de ferrocarril para aprovisionar los mercados centrales. En 1871, ocho años después de la inauguración del subterráneo londinense, tres después del de Nueva York y cuatro antes de la iniciación de las obras del de Berlín, el Consejo General del Sena poseía ya un proyecto completo del "Métropolitain" (la palabra data de esa época), análogo, en sus grandes lineamientos, al actual "Métropolitain".

El subterráneo de París habría podido ser, entonces, el tercero en el tiempo, si dos grandes obstáculos no habrían retardado su ejecución durante treinta años: por una parte ningún empresario estaba dispuesto a ligarse a una aventura que parecía quimérica y condenada al fracaso; por otra, se había creado un conflicto entre el Estado y la munic-



palidad de París por cuanto el primero veía, en esa red urbana, una empresa de interés general destinada a complementar la red nacional y, en cambio, la segunda defendía la idea de una red de interés local reservada al uso exclusivo de la población parisiense.

Gracias a la energía del Consejo Municipal de París y a la proximidad de la Exposición Universal de 1900, se llegó finalmente a un acuerdo y se obtuvo la sanción de la ley del 30 de marzo de 1898 por la que se declaraba de utilidad pública la construcción de una red ferroviaria eléctrica, de aproximadamente 65 km. de extensión, comprendiendo cinco líneas. Únicamente el Barón Empain, de nacionalidad belga, tuvo en esa época fe en el porvenir del subterráneo. Su Compañía General de Tracción Eléctrica fué así transformada en la Compañía del Ferrocarril Metropolitano de París.

### desde el primer día, un éxito fulminante

Dos años después de la iniciación de los trabajos, el 19 de julio de 1900 exactamente, la primera línea, que ha conservado su glorioso número 1, unió la Porte Maillot con la Porte de Vincennes,



pasando por "l'Etoile", "la Concorde", "le Châtelet", "la Bastille" y "la place de la Nation".

"La más grande mistificación del siglo", como lo llamaba al principio, fué adoptada con entusiasmo desde el primer día.

El día de la inauguración fué uno de los más calurosos recordados en París. La prensa de la época consigna que



el temor a los resfríos fué la principal preocupación de los pasajeros y que los empleados procuraban tranquilizarlos, acerca de ello, lo mejor posible. Así decían que en el subterráneo se estaba en un ambiente fresco y delicioso; que era el más agradable rincón de París y que por 15 ó 25 céntimos cualquiera podía pagarse el lujo de un "baño de aire" menos caro y más fresco que al borde del Sena.

La partida fué ganada y muy rápidamente, a pesar de los innumerables obstáculos, el "Métropolitain" se convertiría en uno de los vitales instrumentos de la vida parisiense.

★

*Salida al exterior en la plaza de la Opera. Al fondo, la columna de Vendôme.*



*El interior de un coche durante el trayecto.*

Sus actuales características son las siguientes: red urbana: catorce líneas con una longitud total de 148,700 Km, comprendiendo 320 estaciones; red suburbana: 17,500 Km; línea de Sceaux, 20 Km y 19 estaciones.

### algunas cifras

La línea urbana más extensa (Pont de Sevres - Mairie de Montreuil) comprende 19,600 Km; la más corta (línea 13), sólo cuenta 5,800 Km. Algunas estaciones han exigido trabajos considerables: se destacan "Opéra", donde se cruzan tres líneas superpuestas (3, 7 y 8) y "République", nudo ferroviario en el que se concentran las líneas 3, 5, 8, 9 y 11.

La red comprende ocho cruces al Sena, tres por viaducto y cinco por túnel.

La estación más profunda es "Abbesses" bajo la colina de Montmartre, con 30 m de profundidad y 186 escalones. La línea más recargada es la que une el castillo de Vincennes con el puente de Neuilly; la estación más frecuentada es "Saint Lazare". Señalemos, por fin, que el "Métropolitain" consume anualmente un millón de kilovatios de corriente por cada cuatro millones de pasajeros.

### el trazado del "métro"

Los viejos parisienses que se aventuran fuera de "sus" líneas habituales deben realizar un cierto esfuerzo reflexivo para establecer

la estación más próxima a su lugar de destino y la línea o líneas que los conducirán más cómodamente. En el caso de un trayecto con combinación simple el pasajero debe recordar, a lo largo de todo el viaje, dos nombres de "finales" y dos nombres de estaciones.

No obstante, a pesar de algunos defectos en la zona de la Opera, debidas al reciente desplazamiento, hacia ese punto, del centro del movimiento de París, el trazado de las líneas del subterráneo es el fruto de maduras reflexiones y responde perfectamente a las corrientes de "demandas" existentes, de tal manera que, si hubiese que rehacer el plan del "métro", el actual trazado sería casi íntegramente conservado.

¿Cuál es la cuestión considerada?: el subterráneo se propone ser el sistema más económico y más seguro para las clases más modestas de la comunidad parisiense y para transportarla desde sus lugares de habitación (los barrios

que circundan la ciudad) hasta los de su trabajo (alrededores del centro). Ahora bien: está matemáticamente probado que el trazado a seguir, para cubrir un máximo de superficie con un mínimo de medios, es establecer dos transversales que se corten en el centro (las líneas 1 y 4 se cortan en Châtelet); una circular completa, a medio radio de la ciudad (o sea con un radio equivalente a la mitad del de la ciudad) (líneas 2 y 6: "Etoile-Nation" y "Nation-Etoile") y completar este trazado por tantas hipérbolas de "penetración" (curvas que inflexionan en las cercanías del centro) como se juzgue necesarias. En realidad el subterráneo parisiense no cuenta más que con cuatro o cinco hipérbolas. Algunas líneas secundarias no son más que afluentes de las grandes líneas.

Observemos el plan aparentemente confuso del "métro". Si se tiene en cuenta que con el fin de evitar ruinosos derechos de expropiación los túneles del subterráneo no pueden pasar por debajo de las construcciones privadas, se reconocerá que el trazado de las líneas sigue aquel principio matemático con escasas alteraciones debido a razones de servicio local: lugares de intercomunicación; zonas industriales, colinas y parques a contornear, etc.

### la regularidad del "métro"

Otro factor del éxito del "Métropolitain" es la extraordinaria regularidad del movimiento de trenes. Este factor está estrechamente ligado al de seguridad. El principio adoptado por el "Métropolitain" de París es: "pocas líneas; pero de gran capacidad", en lugar de "muchas líneas de escaso rendimiento". Esta intensidad del tránsito entraña una marcada reducción del intervalo entre cada pasada de trenes. En las horas de mayor afluencia el intervalo entre dos trenes ha podido ser llevado, sin riesgo, a 1 minuto 30

segundos y hasta 1 minuto 25 segundos, o sea el tiempo de estacionamiento en el andén. Los convoyes del subterráneo no pueden exceder los 60 Km por hora, lo que arroja una velocidad media comercial de 23 a 25 Km por hora. A esta velocidad la travesía de París dura 30 minutos.

El respeto al horario ha sido llevado a límites increíbles: el conductor de un tren es sancionable por toda falla de 15 segundos sobre el horario del recorrido o sea ¡un segundo por cada kilómetro! Estas fallas son, desde luego, muy raras y los conductores, cuyos trenes carecen de velocímetros, llegan rápidamente a observar el horario de sus recorridos sin molestarse siquiera a utilizar sus relojes.

### la seguridad del "métro"

La seguridad del subterráneo, no igualada por cualquier otro medio de transportes, inclusive por los otros ferrocarriles subterráneos del mundo, constituye uno de sus más bellos títulos de gloria. Este es el fruto, por un lado, de la simplicidad de la explotación —simplicidad de tarifa y simplicidad de la red en la que los trenes circulan, de extremo a extremo sin terminales intermedios ni ramales— y, por otro, de la eliminación, muy ceñida, de las causas de detención, las que pueden ser de orden mecánico, eléctrico o humano.

Las perturbaciones de orden mecánico son prevenidas por el mantenimiento riguroso y permanente del material rodante. Comprende tres etapas: verificación permanente y reparaciones inmediatas a cada llegada de un convoy a su terminal; revisión semanal en superficie en el que cada elemento susceptible de descomponerse es minuciosamente verificado y puesto a punto,

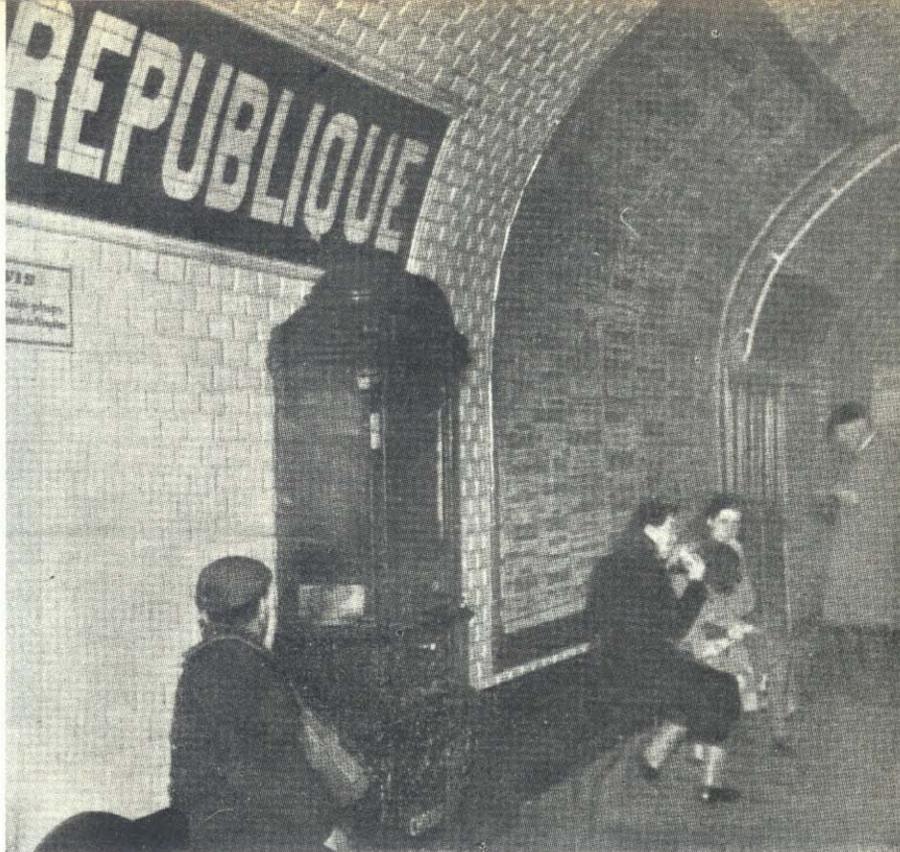


*Apretando el botón correspondiente a la estación de destino, se iluminan los puntos de combinación.*

y por último, al cabo de 70.000 Km de recorrido para los coches motores y de 150.000 para los remolcados, cada uno es enviado a los talleres para una total revisión donde es completamente desmontado y vuelto a armar con recambio de las piezas desgastadas. Es así que puede afirmarse que los vehículos que forman el actual parque del "Métropolitain" son todavía aquellos que rodaban al comienzo del siglo; pero que todas las piezas que los componen han sido sucesivamente reemplazadas en el curso de múltiples revisiones.

A fin de evitar las consecuencias de desperfectos de una falta de corriente sobre la red se la alimenta por circuitos de cinco o seis estaciones. En caso de desperfecto, en uno de ellos, de inmediato se lo alimenta en toda su extensión por la estación anterior y posterior del trecho dañado durante todo el tiempo que dure la preparación. El mismo sistema es aplicado a todos los estadios de la utilización de corriente.

Finalmente exámenes psicotécnicos regulares previenen todo desfallecimiento físico o mental entre el personal responsable de vidas humanas,

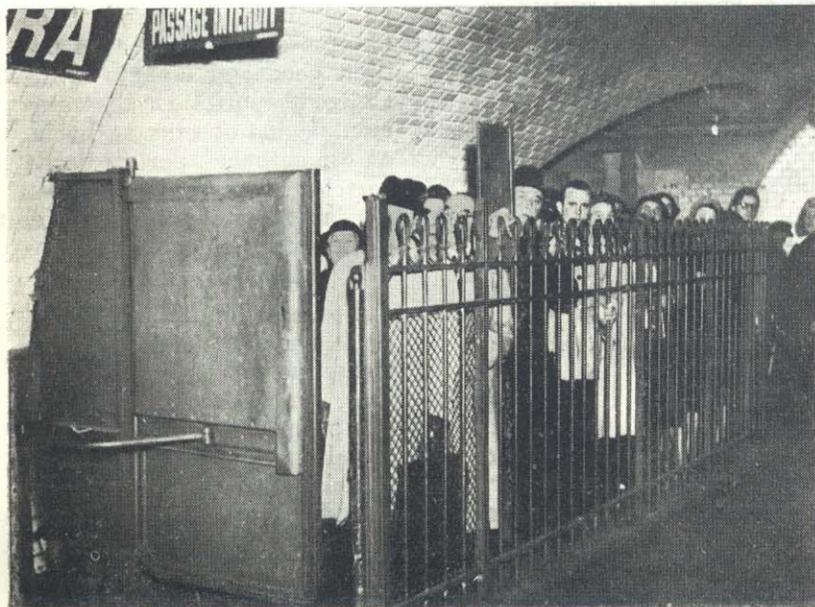


en particular el guarda y el conductor. En cincuenta años de "métro" no se conoce más que un solo caso de un conductor que haya pasado de largo dos luces rojas y embestido al tren que precedía, al detenerse. Cada tren está, en efecto, constantemente protegido por dos señales rojas detrás del suyo.

### los suicidas del "métro"

El riesgo de accidentes entre los pasajeros del subterráneo es del orden de dos casos por un millón de viajes. Y aún así se trata de accidentes leves tales como esguinces o contusiones diversas. Los casos mortales son rarísimos.

En cambio las tentativas de suicidio son frecuentes, sobre todo en invierno (término medio 25 por año). Pareciera que el subterráneo ejerce una intensa fascinación sobre los desesperados. No obstante la mitad de las tentativas fracasan, sea como consecuencia de la habilidad de los conductores, sea por el instinto de conservación que triunfa "in extremis", sobre los propósitos de autodestrucción. Es así que muchos de esos desdichados terminan por sufrir, solamente, mutilaciones. Entretanto otros, sacados de entre los rieles, significaron netamente su intención de insistir.



¡Demasiado tarde! El tren entra al andén, pero el portón se cierra.

## el calor del "métro"

Como consecuencia de su disposición subterránea, los túneles del "métro" tienen, todo el año, una temperatura igual y agradable. Ella encuentra su fuente en el calentamiento de las resistencias de los motores, como así en la presencia de los usuarios. Los vagabundos de París aprecian altamente este calor casi humano de los corredores, las estaciones y los trenes. Nada es más corriente que el ver en "Republique", en "Bastille" y en "Glichy" a un viejo, con su bolsón, ser expulsado de la banqueta sobre la que dormía; tomar el primer tren que llega, y descender en la siguiente estación para terminar su sueño. Esta expulsión no es nunca excesivamente severa y a menudo el pensionista sin domicilio se limita a encaminarse por un pasaje de combinación para retornar por otro. A la una de la mañana, cuando el subterráneo se detiene, los vagabundos se extienden sobre los escalones de las bocas de entrada, contra las rejillas todavía bañadas por el inagotable aliento del Leviatán. Digamos aún, que los túneles del subterráneo no se enfrían nunca, requiriendo cierto tiempo para calentarse. Son necesarios de dos a tres años para que una nueva línea alcance su temperatura normal. Puede decirse que la línea está caliente en el momento en el cual el túnel se "ensucia", es decir se patina con el revestimiento sucesivo de lechadas de cal, de productos antisépticos y de polvo que lo cubren con un perfecto aislamiento térmico.



Arriba: Todas las combinaciones están perfectamente indicadas.

Abajo: Hacia la salida...



¡Dejen bajar, primero! Los pasajeros se suceden sin interrupción.

### los detractores del "métro"

Para terminar agradablemente este viaje en el "métro", retomemos los diarios de "la época del 1900" y releamos

las principales críticas que el subterráneo, como toda obra de progreso, no dejó de conocer: "Jamás —leemos— los parisienses aceptarán vivir como los topos". "Los comerciantes quedarán privados de

su clientela de paso". "Los obreros de los barrios no podrán encontrar trabajo al dirigirse al centro" (la contratación de los obreros se hacía, en ese entonces, por medio de carteles fijados en las puertas de las fábricas: tomando el subterráneo el obrero no podría enterarse).

No nos riamos demasiado de la simplicidad de esas críticas, que podrían ser las nuestras, "mutatis mutandis", si nos propusieran, próximamente, el ómnibus helicóptero. El espíritu reacciona contra las novedades, por desconfianza. Y la victoria pertenece a aquellos que, habiendo pesado y elegido, se enrolan y construyen.

# Un Enfoque Oficial de la Nueva Ley de Vialidad Bonaerense

*Con motivo de la aparición del Decreto-Ley N° 7.823 de la provincia de Buenos Aires, por el que se establece un nuevo régimen para la Dirección de Vialidad bonaerense, el actual director, ingeniero Pedro Petriz, pronunció la disertación cuyo texto reproducimos a continuación:*



A menos de cuatro meses desde el día en que el Excelentísimo señor Interventor Federal anunciara el propósito de su gobierno de restaurar a la Dirección de Vialidad el régimen de autarquía de que fuera despojada en 1947, el Decreto Ley 7.823 firmado en acuerdo especial de Ministros el día 18 de Mayo corriente, señala el cumplimiento de la palabra gubernamental y conforma un hecho hondamente anhelado que abre nuevos horizontes a la labor vial en la Provincia de Buenos Aires.

De esta manera, sin "slogans" ni frases hechas, reemplazadas las ruidosas manifestaciones de la propaganda y de la demagogia, por el silencio honrado y profundo de la meditación, el trabajo y el estudio, y con las miras puestas muy alto, el Gobierno de la Revolución Libertadora va jalonando el camino de sus realizaciones, en cumplimiento de la enorme responsabilidad contraída con el país.

En las referencias que a continuación haré de la nueva Ley de Vialidad, no caeré en una exégesis del instrumento legal creado —ya que no estaría dentro de mis posibilidades— ni he de incurrir tampoco en el análisis exhaustivo de sus aspectos técnicos o financieros. Quiero más bien tratar de descubrir dentro de un ordenamiento de apariencias puramente técnico-económico-legales, las verdaderas raíces que nutren a esta nueva Ley y el profundo espíritu que alienta en sus entrañas que, fortalecido en el cercenamiento, le dió nueva vigencia con más vigor, con más lozanía y con más amplitud.

## El régimen de autarquía

Como punto de partida he de manifestar que el régimen de autarquía concedido a la Dirección de Vialidad, por el Decreto-Ley que estamos comentando, resulta enormemente perfeccionado con relación al que estuvo vigente desde el año 1932 hasta 1947. La constitución del anterior Consejo de Vialidad, con gran predominio

de funcionarios públicos, la presidencia del mismo ejercida por el Subsecretario de Obras Públicas, como así las facultades de que fué investido —no podía por ejemplo nombrar a su propio personal— lo dejaron muy expuesto a las influencias de la política —con todos los inconvenientes que ello permita suponer. No obstante, deben reconocerse los altos beneficios que se alcanzaron entonces bajo las previsiones del régimen instaurado en 1932. Ya he tenido oportunidad de calificar ese tiempo de la Dirección de Vialidad como "su época más brillante", en que aparecía ocupando puestos de vanguardia en materia de técnica vial dentro del país. Como mejor homenaje de reconocimiento a quienes contribuyeron entonces a su prestigio y al de la Ingeniería Vial Argentina, quiero decirles que ese recuerdo ha constituido posiblemente uno de los compromisos más firmes que han sostenido y aún acrecentado, los esfuerzos para lograr la restitución de aquella autarquía. La obra buena es, siempre, simiente que no muere.

El nuevo régimen de autarquía previsto por el Decreto-Ley ha incorporado los más avanzados principios de descentralización administrativa, sin mengua del control de los actos del ente creado, de modo que la inversión de los fondos públicos se conformen siempre a las normas vigentes y a las previsiones aprobadas. Queda, eso sí, constituido un organismo capaz de resolver sin interferencias ni trabas de ninguna especie la tarea que le ha de conferir el P. Ejecutivo.

## Garantía de estabilidad

Una verdadera garantía para la estabilidad del organismo creado y de benéfica incidencia en la continuidad y sistematización de la obra a realizar, se halla configurada en las limitaciones a la facultad de intervención que le corresponde al P. E. Sólo por 60 días anuales podrá ser intervenida la Repartición, dándose cuenta al Senado, y la posibilidad de extender en 30 días más esa intervención —que es lo máximo permitido— deberá condicionarse a una previa autorización del Senado. De esta manera queda asegurada a la Repartición su real autarquía, procurando evitar que circunstancias políticas ajenas al funcionamiento del Organismo pueda entorpecer su gestión.

Sin pretender crear una ínsula dentro de los cuadros que conforman la Administración Provincial ni de oponer el más leve rozamiento a las facultades inalienables del P. E., ni de violentar en ningún sentido el esquema del ordenamiento vigente, se ha estructurado una Repartición altamente capacitada para resolver con agilidad, oportunidad, rapidez y economía, y en la verdadera dimensión que lo exigen los intereses de la Provincia de Buenos Aires, el problema de la conservación y construcción de su sistema vial. Hay, eso sí, una decisión de gran envergadura, una real innovación y una verdadera avanzada en la materia, y hay también, quiero decirlo con todo énfasis, un fondo de responsable confianza —de esa confianza que solo cabe en la mente y los corazones de los hombres limpios, de gran altura de miras y de elevado sentido político en el más noble significado de la palabra. A nadie escapará la enorme importancia que entraña la Dirección de Vialidad en el panorama de la Administración Provincial y toda la gama de posibilidades e intereses que puedan ejercitarse a su alrededor. Pero es que aquí, señoras y señores, solo ha jugado un único y superior interés: el de dar cabal satisfacción a los altos y permanentes intereses comprometidos en la tarea y de restituir a la comunidad, en justa medida, todo el sacrificio, que no es por cierto menguado, que implica el sostenimiento del organismo que tiene la responsabilidad de custodiar y acrecentar su patrimonio vial.

## Jerarquía del Directorio

La composición y forma de constitución del Directorio encargado de administrar, conducir y orientar el desenvolvimiento de la Dirección de Vialidad, constituye la más sólida garantía de que la empresa ha de ser llevada a feliz término; la alta jerarquía de las instituciones representadas —responsables ellas mismas de sus delegados representantes, como que las designaciones han de recaer en ternas que ellas propongan—; la responsabilidad directa que se deriva de tal régimen de integración del directorio y la prueba de valoración, de confianza y de reconocimiento que hacia ellas entraña esta actitud del Gobierno de la Provincia, habrá de pesar, sin duda alguna, para que tales instituciones lleguen a

sentir como cosa propia la vida de la Dependencia, se constituyan en vigías de su desenvolvimiento, sean sensibles a sus problemas y sean, asimismo, capaces de asumir la indeclinable defensa de sus fueros en cualquier circunstancia que resultare necesaria.

Asociaciones técnicas y usuarios —tres para cada una de ellas— aseguran al directorio una equilibrada composición cualitativa y, el número total de miembros —seis más el presidente designado por el P. E.— resulta razonable para permitirle un eficiente desempeño de su cometido. Las Asociaciones que agrupan a los profesionales de la ingeniería en la Provincia; la ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS —entidad ejemplar, impulsada por altísimos propósitos y creada y dirigida por hombres que saben sentir dónde están las verdaderas compensaciones de la vida— y las Facultades de Ingeniería existentes en la Provincia —la Universidad democrática ha de hundir su raíz en el medio mismo que debe servir—, he ahí los tres sectores que han de llevar su aporte a la obra de vialidad. Los usuarios, los que luchan, los que producen, los que tanto hacen por la grandeza de la patria, también tendrán su lugar y su responsabilidad en la tarea: asociaciones cooperativas agropecuarias o sociedades rurales, Asociación de Transportadores y asociaciones que agrupan las fuerzas de la industria y comercio de la producción, llevarán tres representantes para integrar el directorio. El presidente, elemento, por así decirlo, político, y representante directo del P. E., será designado directamente por éste, aunque su remoción exigirá acuerdo del Senado, requisito que también ha de amparar la designación y remoción de los seis miembros restantes.

Y bien, señoras y señores, ¿no es acaso una prueba de sincera democracia, este transferir a manos de los sectores de la sociedad más indicados, la conducción y orientación de los medios que han de dar solución a problemas que tan íntimamente los afecta? Esto es lo que yo llamo el verdadero espíritu de la ley, y es en esto en lo que más confío para su supervivencia y su eficacia.

## Bases financieras

Desde el punto de vista financiero, la autarquía está sólidamente respaldada por un aporte de fondos muy ponderable en carácter de recursos propios y específicos. Su volumen superior a los 155 millones de pesos anuales es tal que la Dirección de Vialidad tendrá asegurada en forma absoluta la realización dentro de los planes más ambiciosos, de toda la obra de conservación y mantenimiento —custodio inexcusable del patrimonio público— y la estabilidad de sus cuadros administrativos. El acrecentamiento natural de los recursos asignados, así como una buena administración de los mismos, estoy seguro de que por sí solos podrán ampliar las perspectivas señaladas. Aportes de rentas generales y recursos provenientes del uso del crédito permitirán integrar, en consonancia con las propias posibilidades financieras de la Provincia, el programa de trabajo exigido por su desarrollo económico-social. Fuera de todo ello quiero además destacar como una perspectiva de posibilidades ciertas, porque en derecho así corresponde, que la Nación

consienta el robustecimiento de los fondos viales dentro del margen del impuesto a los combustibles. Por cada litro de nafta consumido en su territorio —850 millones de litros por año— la Provincia sigue percibiendo aún los dos centavos para sus fondos viales que le fueron asignados en 1932, cuando la nafta se vendía a 23 centavos el litro. Hoy ese precio ha sido llevado a \$ 2.— el litro.

Todo esto quiere decir que la autarquía de Vialidad queda ampliamente garantizada y su desenvolvimiento asegurado, y en este aspecto financiero me permito destacar la verdadera innovación introducida por la Provincia en la materia en cuanto se refiere a la afectación, para la obra vial del 25 % de los recursos provenientes de su participación en el impuesto a los réditos. Ante la insuficiencia de los recursos —diría tradicionales— fundamentalmente el impuesto a la nafta y la imposibilidad de alcanzar una revisión o modificación de los mismos, compenetrado de la real necesidad de dar a Vialidad el respaldo indispensable para su nuevo régimen funcional, la Provincia ha concurrido con una solución adecuada y novedosa. Queda así resuelto el problema de la autarquía con una solución franca, leal y amplia. Ojalá que todo este esfuerzo se constituya en el más firme compromiso para todos aquellos que, desde cualquier plano, desde cualquier posición, hayan de compartir la responsabilidad de conducir a la Repartición a buenos destinos.

El personal de la dependencia tendrá garantizada su absoluta estabilidad y podrá asegurarse una verdadera carrera administrativa. Todo ingreso a la Repartición será resuelto por riguroso concurso: he aquí una nueva y fundamental innovación dentro del régimen creado que ha de ser sumamente beneficioso para la Repartición. Finalmente, se ha previsto la posibilidad de conceder becas de perfeccionamiento en el país y en el extranjero y de incorporar, en calidad de asesores, a profesionales de probada capacidad y competencia.

## Conclusión

Sobre tales bases se podrá organizar la obra de Vialidad con el carácter de verdadera empresa del Estado. Hay que incorporar a la vida de la repartición pública, del tipo de la que nos ocupa, los principios que orientan el desenvolvimiento de la actividad privada. Hay que tener una preferente atención por el rendimiento económico de los dineros públicos. Hay que destruir el tabú de que a través de la administración pública solo puede lograrse resultados menguados.

El Decreto-Ley sancionado pone a Vialidad en condiciones de realizar la gran experiencia. Tengo amplia fe en los resultados finales, sobre todo porque advierto en mi Patria un renacer incontenible y una esperanza en cada hombre, recuperada en su libertad.



# NUEVA LEGISLACION VIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Decreto-ley 7823 del 18 de Mayo de 1956

La Plata, 18 de mayo de 1956.

Visto la necesidad de dotar a la vialidad provincial de un régimen acorde con la importancia que tiene para el desenvolvimiento de este Estado; y

### Considerando:

Que la Dirección de Vialidad es en la actualidad uno de tantos organismos burocráticos, con la diferencia que, teniendo asignadas funciones de capital importancia, llamadas todas al cumplimiento de intereses colectivos, no puede realizarlos, pues se ve trabada por su contextura legal;

Que la experiencia ha demostrado que la autarquía es el medio más eficaz para lograr el cumplimiento cabal y completo de los altos fines de utilidad pública, como los que persigue la Dirección de Vialidad;

Que en tal sentido es de destacar que el régimen creado por la Ley Nacional N° 11.658 de 1932 —al que se acogió la Provincia por la Ley N° 4.117— por el cual se creó la Dirección Nacional de Vialidad, permitió, especialmente por la autarquía de que se la dotó, la construcción de la red troncal de caminos que cumplieron una función trascendental en el

progreso del país y que aún hoy la cumplen, pese al abandono dentro del que se los mantuvo por la tiranía;

Que la primera reunión de Directores e Intervenores de las Direcciones Provinciales de Vialidad, celebrada recientemente en Córdoba, ha declarado por unanimidad que el único medio para que las reparticiones viales puedan cumplir con sus fines con toda plenitud, es dotarlas de una cierta independencia del poder central en el manejo de los fondos, en la contratación de las obras y en la ejecución de sus planes, todo lo cual sólo se puede lograr mediante la autarquía;

Que por otra parte es estrictamente indispensable que el fondo de vialidad, para ser afectado exclusivamente a este tipo de obras adquiera la jerarquía suficiente en cuanto al monto de sus recursos propios, para que la autarquía produzca los efectos buscados con el régimen que se propicia;

Que, asimismo, es conveniente agilizar el trámite de expropiación de los terrenos destinados para la obra vial, asegurando, al mismo tiempo, que esa mayor agilidad no vaya en desmedro del derecho de propiedad consagrado por la Constitución;

Que el proyecto tiende a crear una autoridad vial de gran envergadura, ya que el Directorio que ad-

ministrará la Institución se halla compuesto por personas que representan en el mismo a distintas entidades meritoriamente reconocidas, a los fines del bienestar público. Este Directorio, que tiene carácter mixto, tendrá las inquietudes del hombre de campo, del de la ciudad y del técnico, las que aunadas, se traducirán en un beneficio colectivo;

Que este Decreto-Ley fué materia de especial tratamiento por parte de la Honorable Junta Consultiva Provincial, la que luego de discutirlo en sesión plenaria le prestó su más decidido apoyo;

Que asimismo la Honorable Junta Consultiva Económica y la Comisión Asesora del Ministerio de Obras Públicas se han expedido favorablemente sobre la necesidad del régimen estatuido;

Que es propósito del Gobierno surgido de la Revolución Libertadora restaurar a las instituciones la jerarquía funcional y moral que habían perdido durante el régimen depuesto;

*Por ello, el Interventor Federal de la Provincia de Buenos Aires, en ejercicio del Poder Legislativo, decreta con fuerza de Ley:*

## CAPITULO I

### Denominación — Objeto

Artículo 1º — La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, constituirá una entidad autárquica, regida por las disposiciones de este Decreto-Ley.

Será una entidad de derecho público, con capacidad para actuar privada y públicamente de acuerdo con lo que establezcan las leyes generales de la Provincia y las especiales que afecten su funcionamiento.

Tendrá a su cargo todo lo referente a la vialidad provincial y a la celebración y aplicación de convenios sobre vialidad, con reparticiones de otras jurisdicciones, quedando facultada para celebrar toda clase de contratos que se relacionen con su finalidad.

Art. 2º — La Dirección de Vialidad funcionará con la autarquía que le acuerda el presente Decreto-Ley. El Poder Ejecutivo podrá intervenirla por un plazo máximo de sesenta (60) días anuales, cuando las exigencias del buen servicio hicieran indispensable esta medida, debiendo dar cuenta inmediatamente al Senado. Si fuere necesario ampliar el término fijado originariamente, podrá hacerlo por un plazo máximo de treinta (30) días más con acuerdo previo del Senado.

Art. 3º — La Dirección de Vialidad hará periódicamente un estudio general de las necesidades viales de la Provincia. Los planes resultantes serán sometidos a aprobación del Poder Ejecutivo, debiendo éste expedirse dentro de los treinta (30) días; de lo contrario, se tendrán por aprobados. En caso de que merecieran observación, se oírán nuevamente a la Dirección de Vialidad, corriendo el plazo de treinta (30) días desde la fecha en que se someta el plan nuevamente a consideración del Poder Ejecutivo. La Dirección de Vialidad deberá pronunciarse en el término de diez (10) días.

Art. 4º — Los caminos dentro del territorio de la Provincia se clasificarán en:

- a) **Nacionales:** Que comprenderán a los que actualmente integran la red nacional y a los que se resuelvan incluir en adelante;
- b) **Provinciales:** Que comprenderán una red primaria troncal o de Coparticipación Federal, y una secundaria que complementará a la anterior, de acuerdo a lo que disponga la Dirección de Vialidad, la que hará la discriminación correspondiente;
- c) **Municipales:** Los no comprendidos en la denominación anterior.

Art. 5º — Por el presente Decreto-Ley declárase acogida a la Provincia de Buenos Aires al régimen de Coparticipación Federal.

Art. 6º — La Dirección de Vialidad ejecutará obras en los caminos provinciales y en los nacionales cuando así se convenga. En los municipales podrá construir las mediante consorcios con municipios y/o vecinos, pudiéndose afectar a ese objeto hasta el 15 % de los fondos de origen provincial destinados a obras a su cargo.

## CAPITULO II

### Del Directorio y sus Funciones

Art. 7º — La Dirección de Vialidad estará administrada por un Directorio compuesto por un presidente, designado por el Poder Ejecutivo y para cuya remoción se requerirá acuerdo del Senado, y seis vocales (6), nombrados también por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado y conforme a lo dispuesto en este artículo.

El presidente deberá ser argentino y profesional de la ingeniería habilitado en material vial, por las leyes que rigen el ejercicio profesional en la Provincia.

Los vocales serán designados en representación de las siguientes entidades: uno por las asociaciones que agrupen a los profesionales de la Ingeniería en la Provincia; uno por las Facultades de Ingeniería de las Universidades Nacionales existentes en la Provincia; uno por la Asociación Argentina de Carreteras; uno por las Asociaciones de Cooperativas Agrícolas y Ganaderas de la Provincia y/o las Sociedades Rurales de la Provincia; uno por las entidades del transporte provincial y el restante por las Asociaciones que agrupen a las fuerzas de la producción, la industria y el comercio de la Provincia. Para el caso en que las Asociaciones de Cooperativas Agrícolas y Ganaderas y/o las Sociedades Rurales, o las entidades del transporte provincial, o las asociaciones que agrupen a las fuerzas de la producción, la industria y el comercio de la Provincia no se pusieran de acuerdo sobre la integración de la terna, serán emplazadas en el tiempo y modo que fije la reglamentación para enviar sus propuestas, bajo apercibimiento de que sus representantes sean designados de oficio, en cuyo caso la designación del Poder Ejecutivo deberá necesariamente recaer en personas que integren las referidas asociaciones.

Los vocales deberán ser argentinos y durarán cuatro (4) años en sus mandatos, pudiendo ser reelectos. El Directorio se renovará por mitades cada dos (2) años. Cada vez que, por cualquier causa, se renovare íntegramente el Directorio, se establecerá por sorteo la duración de los mandatos, a fin de que pueda cumplirse la renovación por mitades.

A los efectos de la designación, las entidades cuya representación se dispone por este artículo, propondrán, en las épocas que correspondan de acuerdo con la Reglamentación una terna para cada vocal al Poder Ejecutivo. De cada terna se designará un titular y un suplente. El suplente también requerirá acuerdo del Senado.

En caso de ausencia transitoria del presidente lo reemplazará el vicepresidente que el Directorio elija entre sus miembros en su primera reunión y que durará dos (2) años en sus funciones.

La remuneración del presidente y de los vocales será la que fije el respectivo presupuesto.

El Directorio podrá establecer la existencia de una Comisión Asesora ad-honorem, integrada por miembros de entidades no representadas. Los integrantes de esta Comisión intervendrán en las sesiones sólo a requerimiento del Directorio.

Art. 8º — El presidente y los vocales serán responsables personal y solidariamente de los actos del

Directorio, salvo expresa y fundada constancia en acta de que hubieran estado en desacuerdo con las resoluciones adoptadas.

En caso de cese por cualquier causa de las funciones de los vocales, serán reemplazados por los suplentes sin necesidad de designación alguna.

Art. 9° — Sin perjuicio de las funciones que le sean encomendadas por otras disposiciones legales, el Directorio tendrá las siguientes atribuciones y deberes:

- a) Administrar el Fondo de Vialidad y los bienes e instalaciones pertenecientes a la Repartición, en las condiciones establecidas en el Código Civil, y con las responsabilidades que él determina, pudiendo representarla en juicio, sea como demandante o demandada y transigir, celebrar acuerdos judiciales y extrajudiciales;
- b) Llevar el inventario general de todos los valores y bienes pertenecientes a la Repartición, ajustándose a las disposiciones, que en materia de patrimonio rigen en la Provincia, y tener los fondos depositados en el Banco de la Provincia, no pudiendo convertir su efectivo en valores;
- c) Disponer, conforme a las disposiciones vigentes, la enajenación del material que se considere fuera de uso, cuyo producido ingresará al Fondo de Vialidad;
- d) Aceptar cualquier clase de donaciones, celebrar convenios de compraventa, de permuta y de locación de bienes muebles e inmuebles; fijar el régimen de utilización y enajenación de sobrantes en terrenos adquiridos por la Repartición;
- e) Celebrar contratos para la adquisición o arrendamiento de equipos y materiales, y ejecución de obras conforme a las disposiciones vigentes, como así también contratar la realización de estudios y proyectos cuando fuere conveniente, sustituyéndose al Poder Ejecutivo en todas las facultades que le acuerdan las leyes vigentes;
- f) En los casos de excepción al cumplimiento de las formalidades establecidas en las leyes vigentes y previstos por las mismas, con relación a los incisos c), d) y e), la justificación de aquélla deberá ser determinada por dos tercios de votos de la totalidad del Directorio;
- g) Proyectar el Presupuesto de Gastos, Cálculo de Recursos y Plan Vial de Trabajos Públicos y elevarlos al Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, en las fechas que se determinen para todos los organismos de la Provincia. El Poder Ejecutivo, previa aprobación, los incorporará al Proyecto de Presupuesto General y Plan General de Trabajos Públicos y los remitirá a la Legislatura. Podrá aprobar, previa autorización del Poder Ejecutivo, transferencias de créditos en las partidas que por causas fundadas no pudieran ser invertidas a los fines determinados, sin alterar el total de los incisos de gastos en personal y otros gastos dispuestos en el presupuesto. La misma facultad regirá en materia de créditos en los planes aprobados;
- h) Nombrar, ascender y remover en los casos de mala conducta o mal desempeño de sus funciones, al personal de la Repartición, previa formación de sumario administrativo. Acordar asignaciones u otros beneficios al personal de la Repartición de acuerdo a las normas que estén en vigencia en la Administración Pública, previo informe del Ingeniero Jefe. El ejercicio de estas facultades estará condicionado asimismo a la existencia de créditos en el presupuesto o en cuentas especiales. Establecerá escalafón para el personal asegurando en el régimen respectivo su estabilidad. Las vacantes que no pudieren cubrirse por ascenso así como todo ingreso a la Repartición serán provistas por concurso de acuerdo a lo que reglamente el Directorio;

- i) Asignar funciones al personal superior de la Repartición por sí, o a propuesta del Ingeniero Jefe;
- j) Elevar anualmente al Poder Ejecutivo una memoria de la labor desarrollada;
- k) Organizar los servicios de la Repartición y dictar los reglamentos internos para su funcionamiento;
- l) Ordenar la confección y publicación periódica de los planos generales de caminos de toda la Provincia, como así también de los de detalle y locales que consideren necesarios;
- m) Cumplir con las exigencias de la Ley Nacional de Vialidad, en lo que se refiere a las obligaciones que impone a la Provincia;
- n) Adoptar las providencias necesarias para la señalización y denominación de la Red Provincial;
- ñ) Reglamentar el procedimiento de liquidación de los certificados de mayores costos reconocidos por las leyes vigentes y aprobar liquidaciones;
- o) Ejercer todas las facultades que acuerdan al Poder Ejecutivo las Leyes de Obras Públicas, de Contabilidad y todas aquellas otras que fueren aplicables a los fines de este Decreto-Ley;
- p) Destacar personal técnico en el interior del país, o en el extranjero con fines de estudio y perfeccionamiento, acordándoles las asignaciones correspondientes y dando cuenta en cada caso al Poder Ejecutivo. La Reglamentación establecerá la obligatoriedad de la permanencia mínima en la Repartición del agente comisionado y la divulgación de los conocimientos e información adquiridos;
- q) Los miembros del Directorio podrán ser sancionados por el Cuerpo, por un plazo máximo de sesenta (60) días de suspensión y con la mayoría de los dos tercios de votos de la totalidad de sus miembros, integrándose para ese caso con el suplente del miembro cuya conducta se juzga. Para una suspensión mayor o exclusión requerirá acuerdo del Senado, para lo que elevará los antecedentes al Poder Ejecutivo.

Art. 10. — El Directorio podrá sesionar con la presencia del presidente y cuatro (4) de sus miembros; las resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos de los presentes. El presidente tendrá voz y votará solamente en caso de empate.

Art. 11. — Todas las decisiones del Directorio serán ejecutadas por intermedio del presidente. Ningún miembro del Directorio tendrá funciones ejecutivas sino por expresa delegación de éste.

## Presidente

Art. 12. — El presidente del Directorio es el jefe superior de la Repartición y, sin perjuicio de las demás facultades y obligaciones que se establezcan por otras disposiciones de este Decreto-Ley, son sus deberes y atribuciones:

- a) Hacer observar este Decreto-Ley, los reglamentos y las resoluciones del Directorio, y ejecutar estas últimas;
- b) Convocar, de acuerdo a lo que establezca el reglamento que el propio Directorio se dicte, y presidir las sesiones, proporcionando todas las informaciones que puedan interesar al Directorio. Proponer por sí o a pedido fundado de dos miembros del Directorio, los acuerdos y resoluciones que estime convenientes para la marcha de la Repartición y para el cumplimiento de sus fines;
- c) Representar por mandato del Directorio a la Repartición en todos los actos o contratos inherentes a la función de la misma, ya sea personalmente o por mandatarios;
- d) Designar las comisiones que el Directorio resuelva constituir para el estudio de los asuntos, comisiones de la que será miembro nato;
- e) Autorizar el movimiento de fondos;

- f) Firmar contratos, órdenes de pago, comunicaciones oficiales, resoluciones, escrituras y todo otro documento que requiera su intervención;
- g) Adoptar las medidas cuya urgencia no admita dilación, dando cuenta de ellas al Directorio en la primera reunión;
- h) Ordenar por sí, o por resolución del Directorio, las investigaciones o sumarios administrativos que fueren necesarios, dictando en cada caso las resoluciones o instrucciones correspondientes;
- i) Proyectar la organización de los servicios de la Dirección;
- j) Conceder las licencias al personal, de acuerdo a las normas vigentes.

### Ingeniero Jefe

Art. 13. — El Ingeniero Jefe será un funcionario cuyo nombramiento y remoción estará a cargo del Poder Ejecutivo, a propuesta del Directorio; deberá ser profesional de la ingeniería habilitado en materia vial por las leyes de ejercicio profesional de la Provincia y tendrá las siguientes atribuciones y deberes:

- a) Preparar y someter a resolución del Directorio los estudios económicos y técnicos y llevar las estadísticas que sirvan de base para proyectar los planes de construcción de la red caminera provincial;
- b) Proponer al Directorio, por medio de la Presidencia, nombramientos, ascensos y remociones del personal, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento y previa consideración del Consejo Técnico;
- c) Presidir el Consejo Técnico;
- d) Asistir a las reuniones del Directorio con voz, pero sin voto;
- e) Será responsable ante el Directorio de la marcha de la Repartición y de los trabajos que se efectúen directamente o indirectamente bajo su fiscalización.

### Consejo Técnico

Art. 14. — El Consejo Técnico estará formado por los jefes de las dependencias principales de la Dirección, según lo establezca la reglamentación que dicte el Directorio con el fin de asesorar al Ingeniero Jefe.

## CAPITULO III

### Contabilidad

Art. 15. — Para la Dirección de Vialidad de la Provincia serán de aplicación las Leyes de Contabilidad y de Obras Públicas y sus respectivas reglamentaciones, en cuanto no se opongan a las disposiciones de la presente.

Art. 16. — Al operarse el cierre del ejercicio financiero se establecerá su resultado, el que en caso de arrojar superávit, se aplicará a la disminución del aporte de Rentas Generales del año o años anteriores, y en caso de exceder dicho aporte, el sobrante pasará al ejercicio siguiente para ingresar al rubro "Recursos de Años Anteriores", del Fondo Provincial de Vialidad.

## CAPITULO IV

### Trazados y Expropiaciones

Art. 17. — La Dirección de Vialidad de la Provincia proyectará, construirá y conservará todas las obras viales a ejecutarse en caminos provinciales y en los nacionales y municipales cuando así se con-

viniere, de acuerdo a lo previsto en este Decreto-Ley.

Art. 18. — Decláranse de utilidad pública:

- a) Los terrenos, servidumbres y materiales indispensables para la construcción de obras autorizadas por este Decreto-Ley y previstos en los planes de trabajo aprobados.

Entiéndose por materiales indispensables los yacimientos naturales no explotados de tierra, arena, piedra y todos los demás técnica y económicamente necesarios para la construcción, mejoramiento y conservación de caminos y demás obras previstas en este Decreto-Ley;

- b) Los terrenos necesarios para dar al sistema de caminos provinciales un ancho mayor que el específicamente requerido, con la finalidad de promover al desarrollo adecuado de los terrenos adyacentes, y contribuir a la financiación de las rutas. Esta facultad queda supeditada para cada obra, a la aprobación del Poder Legislativo.

Art. 19. — En los casos a que se refiere el artículo anterior la Dirección de Vialidad queda facultada para promover los juicios correspondientes, pudiendo celebrar arreglos directos con los propietarios para la adquisición de aquellos terrenos y materiales que se consideren necesarios y para la constitución de servidumbres.

Art. 20. — Declarada la expropiación de un bien, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires podrá adquirirlo directamente al propietario, dentro del valor máximo que en concepto de total indemnización estimen sus técnicos competentes, de acuerdo a las siguientes normas:

- a) Tratándose de inmuebles, la indemnización que se establezca de común acuerdo no podrá superar el monto de la valuación para el impuesto inmobiliario, acrecida hasta en un treinta por ciento (30 %), salvo que el respectivo importe a criterio de la Dirección de Vialidad, fundado en informes técnicos, se considere inadecuado por defecto o por exceso, en cuyo caso podrá procederse a la determinación del monto de la indemnización por una comisión compuesta por 3 técnicos. Serán de aplicación las disposiciones de este inciso a la adquisición de todos los productos naturales yacientes en el suelo o subsuelo, tales como la piedra, tosca, arena, grava, tierra, etcétera, necesarios para la construcción de obras viales y anexas. Si se optare por el avalúo de la contribución territorial acrecida hasta en un treinta por ciento (30 %), y en tal avalúo no se incluyeron mejoras existentes en el bien, éstas se pagarán por separado, estimándose su valor en la forma indicada en el apartado primero del presente inciso;

- b) Cuando no haya avenimiento la Dirección de Vialidad consignará a la orden del Juez de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de la jurisdicción del inmueble o de aquella otra jurisdicción de la Provincia que se hubiere convenido entre las partes, el valor máximo que se determine según las disposiciones del inciso a) del presente artículo, debiendo comunicarle a la Contaduría de la Provincia.

Art. 21. — El trámite administrativo que autoriza el inciso a) del anterior artículo se integrará:

- a) Con la oferta del titular de dominio, formulada de acuerdo a lo que disponga la Reglamentación;
- b) Con la resolución administrativa del Directorio que la acepte;
- c) Con el pago del precio o notificación al propietario, de que el respectivo importe está a su disposición;
- d) Con el acta que acredite la toma de posesión del bien, la que en defecto de la firma del ena-

jenante, poseedor o tenedor, deberá ser suscripta por dos testigos debidamente identificados.

La incorporación de dominio se inscribirá en el Registro de la Propiedad por la Escribanía General de Gobierno a solicitud de la Dirección de Vialidad.

Art. 22. — La Dirección de Vialidad establecerá las condiciones generales de trazado y ancho de los caminos provinciales de acuerdo con los siguientes principios:

- a) La zona de caminos de la red troncal tendrá en lo posible un ancho uniforme mínimo de setenta (70) metros, teniendo en cuenta para fijarlo las condiciones técnico-económicas y topográficas, así como la densidad de población de cada lugar. En lo posible, los demás caminos de la red provincial tendrán un ancho mínimo de treinta y cinco (35) metros;
- b) El trazado de los caminos se hará preferentemente siguiendo la menor distancia entre los puntos extremos, pero atendiendo principalmente a servir el desenvolvimiento económico de las localidades intermedias. Los caminos evitarán muy especialmente cruzar las vías férreas a nivel y las poblaciones.

Los accesos de las propiedades privadas a los caminos provinciales y nacionales no podrán ejecutarse sin la previa conformidad de la Dirección de Vialidad, la que podrá —recabando el auxilio de la fuerza pública— mandar deshacer toda obra que se construyera sin su autorización.

## CAPITULO V

### Fondo Provincial de Vialidad

Art. 23. — Créase un Fondo Provincial de Vialidad destinado al estudio, trazado, expropiación de los terrenos y yacimientos necesarios, construcción, mejoramiento, conservación, reparación, reconstrucción de caminos, obras anexas y las conducentes al cumplimiento de este Decreto-Ley.

Este fondo se aplicará exclusivamente a la ejecución de las obras dispuestas por el presente Decreto-Ley y al pago de los servicios, adquisiciones y gastos administrativos necesarios para las mismas.

Art. 24. — El Fondo de Vialidad se formará con los siguientes recursos:

- a) El 10 % (diez por ciento) de la recaudación por concepto de impuesto inmobiliario y sus adicionales;
- b) El 25 % (veinticinco por ciento) del producido de la Participación Nacional en los impuestos a los Réditos, Ventas (ley N° 12.143), Ganancias Eventuales y Beneficios Extraordinarios;
- c) Contribución de Mejoras que se establece como consecuencia del mayor valor adquirido por los inmuebles beneficiados por una obra vial, cualquiera fuere la entidad que la construya y sin distinción del origen de los fondos empleados;
- d) Multas y recargos previstos en esta Ley y en la de Tránsito, siempre que no tuvieran destino especial;
- e) La tasa que se establezca por la Ley o por convenio con el Gobierno de la Nación sobre la venta y consumo de nafta en el territorio de la Provincia. El Directorio establecerá la forma de recaudación y los modos de fiscalización y control de esta tasa;
- f) La tasa que determine la Ley o que convenga con la Nación sobre toda venta o consumo de otro combustible que no sea nafta;
- g) El uso del crédito que autorice el Poder Ejecutivo;
- h) El producido de la locación o venta de inmuebles que le fueren innecesarios;
- i) Los ingresos provenientes de donaciones y legados;

- j) El producido por la venta, transferencia y alquiler de equipos e implementos a contratistas, y amortizaciones de los utilizados en obras efectuadas por vía administrativa y el de la enajenación de los materiales, repuestos, automotores o equipos que se consideren en desuso, como así también el proveniente de la venta de materiales de canteras que administre la Dirección;
- k) Las multas por incumplimiento de compromisos contraídos por terceros y los intereses por sumas acreedoras;
- l) Los derechos por prestación de servicios o cualquier otro ingreso que no esté expresamente contemplado;
- m) Los aportes que se fijen por leyes especiales destinados a obras viales;
- n) La cantidad que establezca el presupuesto como contribución de Rentas Generales;
- ñ) El aporte de las municipalidades y/o vecinos en los casos de consorcios;
- o) El previsto por el artículo 16: "Recursos de Años Anteriores".

## CAPITULO VI

### De la Contribución de Mejoras

Art. 25. — Todas las propiedades ubicadas hasta los 10 Km. a ambos lados de los caminos afirmados, o de superficie rodada mejorada, construídos por la Nación, o con fondos de Coparticipación Federal, o por la Dirección de Vialidad, de acuerdo con el régimen de este Decreto-Ley, abonarán en concepto de Contribución de Mejoras el cincuenta por ciento (50 %) del mayor valor adquirido como consecuencia directa e inmediata de obra, por los terrenos, con relación al que tenían antes de la construcción del camino, y al que adquirieran a los dos años de librado el o los caminos al uso público.

Para la liquidación de esta contribución se tendrá en cuenta el costo por kilómetro del camino y la valuación de la propiedad para el pago del impuesto inmobiliario.

La reglamentación establecerá el procedimiento a seguir en los casos en que la Contribución de Mejoras así calculada no se conforme al cincuenta por ciento (50 %) del mayor valor por defecto o por exceso.

Asimismo la reglamentación contemplará la situación de los propietarios cuyos terrenos estuvieran afectados al pago de otros pavimentos. En los casos de consorcios se deducirá de las contribuciones, el aporte de cada vecino.

Art. 26. — A los efectos del recargo y ejecución a los deudores morosos del gravamen que este Decreto-Ley crea al mayor valor, regirán las mismas disposiciones legales y reglamentarias que se aplican en los casos de ejecución e imposición de multas por falta de pago en tiempo del impuesto inmobiliario.

Art. 27. — El impuesto al mayor valor podrá pagarse:

- a) Al contado o en veinte (20) veinte cuotas semestrales cuando el monto de la liquidación exceda de quinientos (500) pesos moneda nacional;
- b) Al contado o en cuatro (4) cuotas semestrales cuando la deuda sea de quinientos (500) pesos moneda nacional o inferior a esa suma.
- c) En los pagos al contado se hará el diez por ciento (10 %) de descuento al propietario que dentro de los (6) meses de conformada la liquidación abonara esa deuda íntegramente.

Art. 28. — Cuando encontrándose al cobro la contribución de mejoras por una o varias obras, el propietario de uno o varios terrenos afectados procediese a su venta, total o parcial, deberá saldar previamente la cuenta por contribución de mejoras por el total de la superficie enajenada.

## CAPITULO VII

### Conorcios

Art. 29. — La Dirección de Vialidad podrá celebrar consorcios con los Municipios y/o vecinos a fin de aunar aportes económicos para el estudio, construcción, reconstrucción y conservación de caminos. En tales casos, el aporte de la Dirección de Vialidad no excederá del cincuenta por ciento (50 %) del valor total de la obra.

Art. 30. — Las Municipalidades podrán adherir al régimen de consorcios creados por este Decreto-Ley, debiendo incluir en los respectivos presupuestos una partida especial para concurrir a la formación del consorcio. Los vecinos deberán depositar el monto del aporte en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, a la orden del Presidente. Contador y Tesorero, para la cuenta especial "Dirección de Vialidad Consorcio". Los Municipios también deberán depositar previamente sus aportes en la cuenta bancaria antes mencionada.

## CAPITULO VIII

### Disposiciones Generales

Art. 31. — La Dirección de Vialidad ejercerá poder de policía sobre los trabajos realizados y que se realicen en los caminos públicos de la red provincial.

Estos se ejecutarán bajo su exclusiva autorización, quedando facultada para aplicar multas de hasta diez (10) mil pesos moneda nacional (\$ 10.000,00 m/n.) a los infractores.

Podrá requerir el auxilio de la fuerza pública para impedir la prosecución o para mandar remover o destruir las instalaciones ejecutadas en violación de lo dispuesto en este artículo. Quedan excluidas de estas normas las calles de jurisdicción municipal.

Art. 32. — El Ministerio de Asuntos Agrarios facilitará sin cargo, en la medida posible, a la Dirección de Vialidad, todos los elementos necesarios para el arbolado y embellecimiento de los caminos sin perjuicio de lo cual, la Dirección podrá instalar viveros en distintas regiones de la Provincia.

Art. 33. — Prohibese en los caminos de jurisdicción Provincial toda instalación destinada a propaganda o a cualquier otro objetivo que no se refiera al funcionamiento del camino, o a fines de utilidad pública. La Dirección de Vialidad podrá requerir el auxilio de la fuerza pública para retirar o remover toda instalación colocada en violación de esta disposición.

Art. 34. — El aporte de Rentas Generales, previsto en el inciso n) del artículo 24 será efectuado conforme a las necesidades financieras de la Dirección de Vialidad, de acuerdo al Plan de Inversiones.

Art. 35. — Los profesionales a sueldo de la Dirección de Vialidad no percibirán honorarios cuando la Repartición resulte condenada en costas.

Art. 36. — Derógase la Ley 5238 y toda otra disposición que se oponga al presente Decreto-Ley.

## CAPITULO IX

### Disposiciones Transitorias

Art. 37. — El Directorio creado por este Decreto-Ley, será designado la primera vez directamente por el Poder Ejecutivo, el cual no se atenderá a las disposiciones del artículo 7º, pero tratará de que las designaciones recaigan sobre personas que representen a las entidades citadas en dicho artículo.

Art. 38. — Este Directorio tendrá a su cargo, conforme a lo que disponga la Reglamentación, la vinculación con las entidades a que se refiere el artículo 7º, para las designaciones futuras. Durará dos (2) años en sus funciones, al cabo de los cuales cesarán todos sus miembros.

Art. 39. — Vencido el plazo de duración del Directorio, elegido de acuerdo con el artículo 37, si no se hubiera reunido la Legislatura, se procederá a la designación de los Vocales de acuerdo a las disposiciones del artículo 7º, salvo en lo que se refiere al acuerdo del Senado.

Art. 40. — Sin perjuicio de las facultades de administración que competen al Directorio, el Fondo Provincial de Vialidad establecido por el artículo 24 de este Decreto-Ley, comenzará a aplicarse a partir del 1º de enero de 1957, subsistiendo hasta entonces el Cálculo de Recursos vigente.

Art. 41. — Quedan condonados los déficit a cargo de la Dirección de Vialidad, producidos hasta el 31 de diciembre de 1956, autorizándose a la Contaduría de la Provincia a efectuar las pertinentes registraciones contables.

Art. 42. — Facúltase a la Dirección de Vialidad a propiciar el reajuste del actual Cálculo de Recursos y Presupuesto de Gastos, para adecuarlo a la nueva estructuración que se asigna a la Repartición por el presente Decreto-Ley.

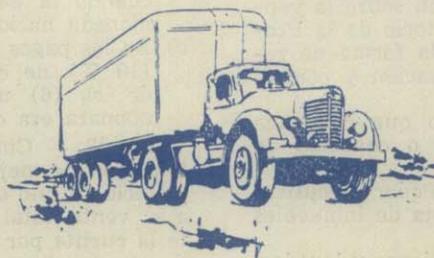
Art. 43. — Los juicios referentes a la Dirección que estén pendientes de trámite, o tramitando por medio de la Fiscalía de Estado, serán proseguidos por la misma hasta su total finalización.

Art. 44. — El Poder Ejecutivo reglamentará el presente decreto ley, e integrará los cargos previstos en el mismo dentro de los noventa (90) días de su aprobación.

Art. 45. — Oportunamente dése cuenta del presente Decreto-Ley a la Honorable Legislatura.

Art. 46. — El presente Decreto-Ley será refrendado por todos los Ministros en acuerdo general.

Art. 47. — Comuníquese, publíquese, dése al Registro y Boletín Oficial y oportunamente archívese. Fdo.: *Bonnecarrere*. — *Eloy G. Aguilera*. — *Marcelo Aranda*. — *Eusebio Cortés*. — *Rodolfo Eyherabide*. — *Ignacio Zuberbühler*.



# La Prueba del Camino Washo

## Objetivo Primario

### *Principales Consideraciones de la Prueba y Sinopsis de los Resultados*

El objeto principal del proyecto, como lo prescribió la Western Association of State Highway Officials y el Comité Consejero de Washo en el año de 1951, fué para determinar el efecto de la prueba de tráfico controlado sobre estructuras de pavimento flexible variando desde 6 pulgadas de espesor (representante de un millaje importante de carreteras existentes) hasta 22 pulgadas de espesor (representante de diseño el 25 por ciento mayores que aquellos que se consideran que son ormales para el clima, suelo, y materiales de pavimentación en el sitio del proyecto para tráfico supuesto consistiendo de 4.000 vehículos por día incluyendo 1.000 vehículos comerciales, 400 de los cuales eran camiones de tres ejes o más pesados).

También se expusieron en esta reunión algunas provisiones en cuanto al sitio del proyecto y las características de la prueba.

El Comité estipuló que: (1) El proyecto de la prueba debería ser construido en un sitio que representara razonablemente las condiciones en el área del Washo. (2) La estructura del pavimento de la prueba debería ser en incrementos de 4 pulgadas desde 6 hasta 22 pulgadas en espesor que con una sección de

lar (4 y 2 pulgadas) que resultaría en un espesor total de superficie y capa de asiento de 6 pulgadas. El resto del total del espesor de la estructura se debería componer de una hilada de sub-base granular. (3) El proyecto debería ser construido según las especificaciones de control del Estado en el cual estaba situado. (4) Los pesos de los ejes de los vehículos de la prueba deberían ser 18.000 y 22.400 libras para unidades sobre un eje y 32.000 y 40.000 para unidades de eje tándem. (5) La operación de tráfico de la prueba debería ser por un período de no menos de 6 meses.

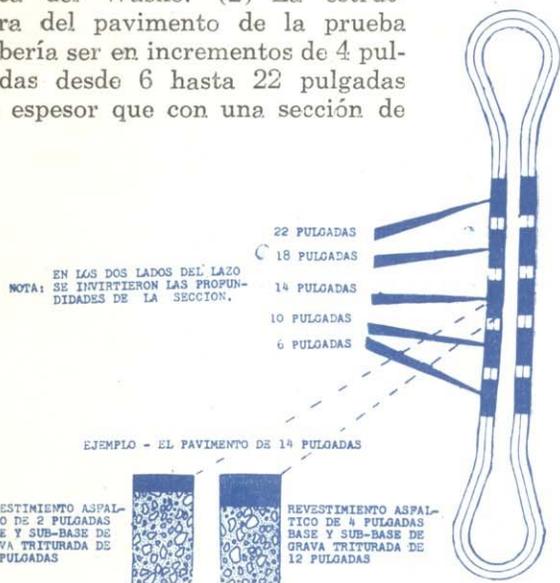
En vista de las limitaciones de tiempo y financiamiento, no fué posible incluir en el diseño del camino de la prueba todas las variables que se hubieran deseado. Será evidente en un estudio del informe que ciertas variables que influyeron en los resultados de la prueba no se pudieron evaluar. Además ciertos ingenieros del Comité Consultivo, expresaron la opinión de antemano de la prueba, que se esperaba que los tramos más delgados fallaran bajo la prueba de tráfico.

En general se debe señalar que todas las conclusiones o resultados de la prueba del camino son aplicables a las condiciones que prevalecieron en la ubicación de la prueba durante la vida del proyecto. Cualquier uso de los valores o relaciones que se informen debería hacerse solamente con plena consideración del tipo de pavimento, tipo de suelo, frecuencia y magnitud de las aplicaciones de peso, condiciones climáticas, y el período de tiempo que se espere que cualquier proyecto vial pueda aguantar.

Tomando en cuenta tales condiciones locales, ciertas relaciones o cursos indicados por el estudio de la vía de la prueba pueden ser empleados en otra parte con confianza.

Los resultados principales de la Prueba del Camino Washo se exponen como sigue:

1. A base del análisis de ingeniería, los espesores mínimos de estructura de pavimentos con dos pulgadas de superficie de concreto asfáltico que hubieran sido adecuados para soportar las 238.000 aplicaciones para las cuatro pruebas de peso, fueron 16, 19, 17 y 20 pulgadas en la senda de ruedas exterior para las 18.000 libras y 22.400 libras sobre un eje y 32.000 libras y 40.000 li-

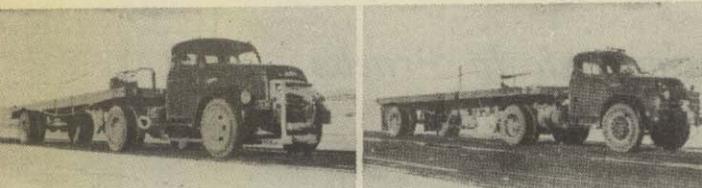


transición de 100 pies entre los espesores subsiguientes. También, que las superficies de concreto asfáltico de 2 a 4 pulgadas se colocarían en combinación con una capa de asiento granu-

bras para cargas sobre eje tándem, respectivamente. En la senda de ruedas interior, los tramos de pavimento con 14 pulgadas de espesor permanecieron intactos por todas las cuatro cargas. Los valores comparables para el pavimento

de concreto asfáltico de cuatro pulgadas, en la senda de ruedas exterior, fueron 10 pulgadas para las tres primeras cargas y 14 pulgadas para la carga de 40.000 libras sobre eje tándem. Para la senda de ruedas interior, estos fueron 6 pulgadas para las dos sobre un eje y 10 pulgadas para las dos cargas sobre eje tándem.

2. El comportamiento del pavimento con el revestimiento de cuatro pulgadas fué mucho mejor que el del pavimento de igual espesor de es-

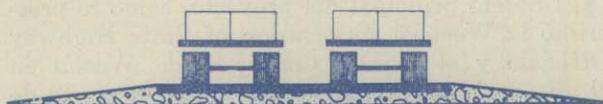


LOS VEHICULOS DE LA PRUEBA

SE USARON OCHO VEHICULOS DE PRUEBA

Un lazo tenía vehículos de eje simple; el otro tenía vehículos de eje tandem

**SENDAS RUEDAS INTERIORES Y EXTERIORES**

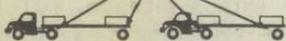


Las indicaciones de la prueba son que una profundidad de pavimento bajo la rueda interior de alrededor de 4 pulgadas más delgada que bajo la exterior proveería el mismo soporte de carga.

3. El daño en la senda de ruedas exterior fué mucho más grande que el daño en la senda de ruedas interior. El revestimiento de las banquetas en tres de los tramos de la prueba que se realizó en el mes de julio de 1953, resultó sumamente efectivo en cuanto al retardamiento del daño en la senda de ruedas exterior. Ambos hechos sugieren que la senda de ruedas interior y testifican las ventajas de la pavimentación de banquetas.

4. El desarrollo de daño estructural en los tramos de pavimento se limitó grandemente a dos períodos crítico de operación de tráfico. El período más crítico en términos de proporción de desarrollo del daño del pavimento principió el 11 de junio de 1953, cuando la prueba de trá-

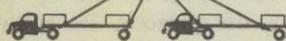
Carga sobre un eje de 18,000 lbs.



Dos de estas en una vía de tráfico

E  
J  
E

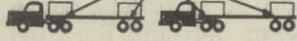
Carga sobre un eje de 22,400 lbs.



Dos de estas en la otra vía de tráfico

S  
I  
M  
P  
L  
E

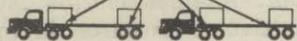
Carga sobre eje de 32,000 lbs.



Dos de estas en una vía de tráfico

E  
J  
E

Carga sobre eje de 40,000 lbs.



Dos de estas en la otra vía de tráfico

T  
A  
N  
D  
E  
M



**LAS SECCIONES MAS DELGADAS SE CONSIDERAN INTACTAS POR EL TRAFICO DE LA PRUEBA**

**CARGAS POR EJE**

simple		tándem	
18.000	22.400	32.000	40.000
libras	libras	libras	libras

**REVESTIMIENTO ASFALTICO DE 2 PULGADAS**

Senda de ruedas interior	22 pulgadas	18 pulgadas	18 pulgadas	22 pulgadas
Senda de ruedas exterior	14 pulgadas	14 pulgadas	14 pulgadas	14 pulgadas

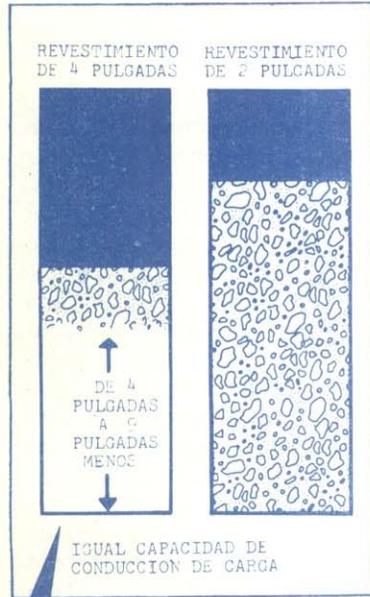
**REVESTIMIENTO ASFALTICO DE 4 PULGADAS**

Senda de ruedas exterior	10 pulgadas	10 pulgadas	10 pulgadas	14 pulgadas
Senda de ruedas interior	6 pulgadas	6 pulgadas	10 pulgadas	10 pulgadas

fico se reanudó para el verano y las condiciones subterráneas adversas que se asocian con el deshielo de la primavera todavía estaban presentes.

Durante este período, 11 de junio al 7 de julio de 1953, el 27 por ciento (9.970 pies cuadrados) del daño total (36.928 pies cuadrados) se desarrolló bajo 0,7 por ciento del total de las aplicaciones de carga de la prueba. La mayor parte de este año ocurrió en los tramos delgados de 6 pulgadas y 10 pulgadas de espesor de estructura. Durante el segundo período, febrero 17 de abril

### REVESTIMIENTO ASFALTICO DE 4 PULGADAS Y 2 PULGADAS



Los pavimentos con revestimiento asfáltico de 4 pulgadas mostraron capacidades de soporte de carga comparables a pavimentos más profundos desde 4 pulgadas hasta 9 pulgadas donde se usó un revestimiento de 2 pulgadas.

Puesto que un lado de cada lazo de prueba tenía una superficie asfáltica de 4 pulgadas y el otro lado tenía un revestimiento asfáltico de 2 pulgadas, se suministró indicación directa con respecto a la influencia de revestimiento asfáltico sobre el funcionamiento del pavimento. Se demostró consistentemente que las secciones de la prueba con superficies de 4 pulgadas eran mucho más superiores a las acciones con revestimiento de 2 pulgadas y comparable profundidad de pavimento total.

7, 1954, el 40 por ciento (14.700 pies cuadrados) del daño total se desarrolló bajo el 13 por ciento de las aplicaciones. A la inversa, cuando las condiciones eran favorables (v. g. 24 de julio, al 21 de noviembre de 1953) 106.000 aplicaciones de carga (el 45 por ciento del total) causaron solamente 551 pies cuadrados de daño, o aproximadamente el 1,6 por ciento del total.

5. Aunque el tiempo fué menos severo que normalmente para el área, basados en los records de temperaturas promedio y el total de precipitación, se consideró razonablemente representante de grandes áreas del oeste.

6. Basados en el daño que ocurrió en el tramo con revestimiento de 4 pulgadas, una carga sobre eje tándem de 28 kilolibras hubiera sido equiva-

lente en esta prueba a una carga sobre un eje de 18 kilolibras. Similarmente, una carga sobre eje tándem de 33,6 kilolibras hubiera sido equivalente a la carga sobre un eje de 22,4 kilolibras. Las comparaciones para los tramos con 2 pulgadas de revestimiento, basadas en un análisis gráfico que descontó el comportamiento relativamente irregular de dos de los diez tramos, mostraron que una carga de 28,3 kilolibras sobre eje tándem en esta prueba hubiera podido ser equivalente a la carga de 18 kilolibras sobre un eje. Similarmente, una carga de 36,4 kilolibras sobre eje tándem hubiera podido ser equivalente a la carga de 22,4 kilolibras sobre un eje. En general, el daño causado por los ejes tándem fué equivalente al causado por los ejes simples de la orden de dos tercios de su peso.

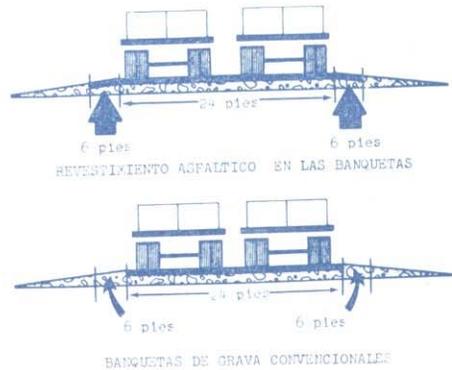
7. Para este proyecto el área total de todos tipos de daño (desde rajaduras de 1ª clase hasta remiendos profundos) fué el 13,8 por ciento superior bajo la carga sobre un eje de 22,4 kilolibras que bajo la carga de 18 kilolibras sobre un eje y el 48 por ciento mayor bajo la carga de 40 kilolibras sobre eje tándem que bajo la carga de 32 kilolibras sobre eje tándem.

8. Antes del acontecimiento de falla completa, la deformación del pavimento evidenciada por la formación de surcos en las sendas de ruedas se limitó primariamente a las 6 pulgadas superiores de la estructura. Además los surcos que se desarrollaron en las sendas de ruedas no fueron necesariamente asociados con rajaduras.

9. Las desviaciones elásticas hasta alrededor de 0,045 pulgadas medidas a una velocidad de

### PAVIMENTACION DE BANQUETAS

Las indicaciones son que si se agregan banquetas pavimentadas la capacidad de conducción de carga de un pavimento aumenta en aproximadamente el equivalente de 4 pulgadas adicionales de profundidad de pavimento.

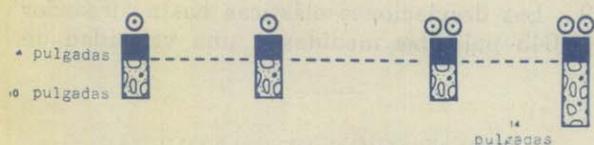
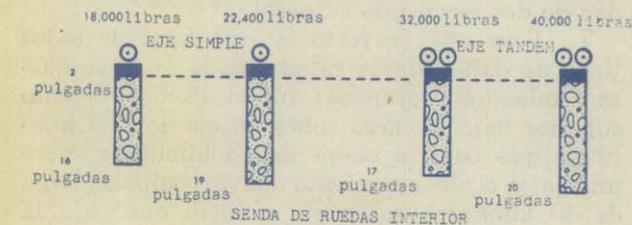


El revestimiento asfáltico de las banquetas en proporciones de tres de las secciones de prueba resultó sumamente efectivo en cuanto al retardamiento del daño al pavimento (rajaduras y cambios) en la senda de ruedas exterior. Las indicaciones son que la senda de ruedas exterior con revestimiento asfáltico en las banquetas es equivalente en valor de soporte de carga al pavimento debajo de la senda de ruedas interior.

deslizamiento no se asociaron con desarrollo de daño en ninguno de los tramos durante el tiempo de calor. Durante el tiempo frío, las desviaciones de no más de alrededor de 0,030 pulgadas no se asociaron con daño. Las repeticiones de desviaciones elásticas superiores a estos valores fueron responsables por las rajaduras y la falla eventual del revestimiento.

### ESPESORES DE PAVIMENTO REQUERIDOS PARA CARGAS BAJO LAS CONDICIONES DE LA PRUEBA

CON REVESTIMIENTO ASFALTICO DE DOS PULGADAS SENDA DE RUEDAS EXTERIOR



10. En cuanto a la relación de la condición del subsuelo con el funcionamiento de los pavimentos de la prueba, el contenido de humedad de la capa más alta fué el factor más significativo.

11. La penetración del isoterma de 32 F. más abajo de la superficie del subsuelo fué aproximadamente la misma sin hacer caso de la profundidad de la estructura cubierta, indicando que los materiales de la estructura tenían pocas o ningunas cualidades aislantes.

12. Las desviaciones del revestimiento del pavimento bajo tráfico fueron influenciadas por la velocidad del vehículo, temperatura del revestimiento, carga, contenido de humedad de las capas superiores del suelo de la sub base, y posiblemente por otros factores. Las desviaciones fueron máximas bajo una carga estática. Donde la superficie del pavimento era relativamente lisa,

### LAS CIFRAS REALES DEL DAÑO CAUSADO AL PAVIMENTO SON LAS SIGUIENTES:

Carga por eje	Total del área dañada pies cuadrados	Proporción
18.000 libras simples	8.206	1.00
22.400 libras simples	9.330	1.14
32.000 libras tándem	7.818	95
40.000 libras tándem	11.580	1.42

La mayoría del pavimento de prueba —el 74 por ciento del área total— no mostró daño durante el período de prueba.

del área total— no mostró daño durante el período de prueba. El daño fue en las secciones de pavimento de 6 pulgadas y de 10 pulgadas. Estas profundidades y las de 14 pulgadas, también se consideraron como inferiores a "normales" como se estableció par alas condiciones del camino de la prueba.

las desviaciones disminuyeron a medida que la velocidad aumentó hasta alrededor de 15 millas por hora, después de lo cual las desviaciones disminuyeron ligeramente a medida que la velocidad aumentaba. Las desviaciones del revestimiento del pavimento bajo tráfico fueron aproximadamente proporcionales a la carga aplicada. Los ejes tándem con una carga total de aproximadamente 1,8 veces una carga sobre un eje produjeron un máximo igual de desviaciones. Se encontró que las desviaciones aumentaron con el incremento en el contenido de humedad de las capas superiores del suelo de la sub base superior al 22 por ciento.

13. Los especímenes de concreto asfáltico de los pavimentos de la prueba tenían resistencia flexional apreciable cuando se pusieron a prueba

El 80 % de daño en las áreas de 6 pulgadas y de 10 pulgadas



ba a razón de carga equivalente a carga de camión en movimiento. Su resistencia varió con la temperatura y pareció ser superior en temperaturas moderadas que en temperaturas bajas o extremadamente altas.

14. Para el tipo de carga empleada en el camino de la prueba, no hubo diferencia significativa entre las magnitudes de las cargas de las ruedas transmitidas en las sendas de ruedas exteriores y las que se transmitieron en las sendas de ruedas interiores debido a la corona del pavimento de la prueba.

Reproducido del Highway Research Board Special Report 22. Fotografías e ilustraciones cortesia de la "National Highway Users Conference", Washington, D.C.



# Algo sobre el Ordenamiento de los Transportes

Por el Ingeniero **AMADO R. JUÁREZ**

Director Principal de Conservación de Vialidad Nacional

**E**L Gobierno Provisional ha destacado con todo énfasis, por los más calificados voceros, su preocupación por el problema del transporte, probando con ello que valora en su justa medida el significado que tienen los medios de comunicación para el desarrollo de la economía del país.

En estos momentos de crisis estamos obligados, más que nunca, a dedicarnos con toda seriedad a la tarea de racionalizar y de coordinar los servicios de transportes existentes, como medida inmediata y premiosa, y a proyectar su perfeccionamiento conforme a posibilidades mediatas, considerando siempre los sistemas disponibles, como pertenecientes a un conjunto armónico y único.

Es especial, por la trascendencia que ella tiene, es de urgencia extrema encarar esa tarea en lo atinente al transporte de cargas.

Nuestro sistema ferroviario, por las causas ya conocidas: adolescencia de instalaciones fijas y escasez de material rodante y de elementos de tracción, ha acusado una considerable disminución de capacidad para el transporte de cargas, al extremo de que el tonelaje transportado en el año 1943 ha decrecido en un 23,5 % después de 10 años.

Como consecuencia de ello se ha volcado un gran caudal de cargas por las carreteras en las cuales se efectúa el transporte en condiciones precarias, por una red de caminos que no es adecuada sino en mínima extensión para el transporte pesado.

Por otra parte, la Argentina acusa un extraordinario atraso en lo referente a la dotación de elementos para transporte por carretera, con relación a lo que ocurre en otros países.

Haciendo comparaciones con otras naciones en pleno desarrollo, cabe consignar que en el año 1930, según datos de la **Asociación Argentina de Importadores de Automotores y Anexos**, en la Argentina existían 403.408 automotores (camiones, automóviles y ómnibus); en Brasil 188.349 y en Nueva Zelandia 173.812. En el año 1954, conforme a informaciones suministradas por el **Automóvil Americano**, en los países mencionados en el orden enumerado existían, respectivamente, 416.126, 649.966 y 444.276. Se tiene así que después de casi cinco lustros en los cuales el transporte por carretera ha experimentado en todo el mundo una evolución extraordinaria, nuestro país se ha mantenido prácticamente estacionario, en tanto que Brasil y Nueva Zelandia han aumentado su dotación de automotores en proporción de 345 y 255 % respectivamente.

Como hecho relativamente alentador, dentro del as-

pecto que consideramos, cabe señalar que al final de ese período de 24 años en la Argentina se habría duplicado casi el número de camiones, incremento éste compensado con una proporcional disminución de automóviles.

Por otra parte, es relativamente escasa la labor realizada en el mejoramiento de nuestra red de caminos, especialmente durante la última década, en cuyo transcurso la acción, en materia vial, se ha reducido a mínimas proporciones. A causa de ello en el país subsisten al presente situaciones extremadamente críticas como las que resultan de los siguientes ejemplos:

Zonas riquísimas de las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones carecen de caminos acondicionados para el tránsito permanente, y es singular el hecho de que en Misiones, donde no existen líneas férreas de intercomunicación interna y sólo se cuenta con un precario servicio fluvial sobre el Paraná, su economía, tan desarrollada, está supeditada al transporte carretero que se realiza con todos los inconvenientes imaginables por huellas escasamente mejoradas, carentes de puentes aptos para el cruce de sus caudalosos ríos en cualquier época del año.

Falta también adecuada conexión entre importantes zonas que deben ser vinculadas directamente en forma efectiva para el desarrollo del comercio y de la industria, como ocurre por ejemplo entre Mendoza con Bahía Blanca y Córdoba.

A esta altura de nuestro proceso evolutivo no es dable admitir que los pobladores del extremo sur de la Patagonia y los ribereños de nuestros ríos navegables dependan casi exclusivamente del transporte carretero para vincularse con los grandes centros de consumo, como ocurre ahora, por insuficiencia de los sistemas de navegación marítima y fluvial.

A fin de que las autoridades gubernamentales puedan contar con medios para orientar una sana política de racionalización y coordinación de transporte, estimo que es necesario encarar de inmediato el estudio de los siguientes problemas:

## • RED FERROVIARIA

Si aun no se han adoptado las providencias del caso, urge efectuar un exhaustivo análisis del movimiento general de cargas sobre líneas de diferentes empresas que vinculan comunes centros de producción y de consumo, o que superponen zonas de influencia a lo largo de su recorrido.

En base a esa investigación podrá determinarse si procede o no remodelar servicios —considerados como integrantes de un sistema único— para evitar encarecimientos de costos de explotación originados por la canalización de transportes sobre rutas que compiten entre sí, como resabio de una política que siguieron las empresas privadas en épocas de bonanza.

Es necesario llevar adelante con toda decisión la política ya iniciada de mecanizar las operaciones de carga, descarga y trasbordos en los ferrocarriles. Así también es imprescindible desarrollar un programa racional del empleo de "containers" para abaratar la combinación del tráfico ferroviario con el caminero.

Definida la red sobre la cual se hará una explotación intensiva de transporte ferroviario, habrá llegado el momento de encarar el acondicionamiento de esas líneas destinadas en el futuro a una máxima actividad, a fin de que ellas puedan absorber el movimiento de cargas a larga distancia prestando un servicio cómodo, rápido, seguro y barato.

## • TRANSPORTES POR AGUA

Este medio de comunicación, tan económico, que puede servir a una gran extensión de nuestro territorio, ha acusado un escaso desarrollo entre nosotros porque su aprovechamiento intensivo depende de medios que están fuera del alcance de la iniciativa privada; especialmente en lo relativo a la habilitación y conservación de rutas; al acondicionamiento de puentes y a la combinación con los otros sistemas de transportes terrestres.

Iniciativas y buenos propósitos se han esterilizado antes de llevarse a cabo y así nos encontramos hoy ante una situación de verdadero atraso, al extremo que es dable observar cómo se desvía por otros medios el transporte a larga distancia de cargas no perecederas que deberían ser llevadas por agua, con el agravante de que las zonas de influencia de las líneas de navegación están servidas por precarios servicios ferroviarios o por deficientes rutas camineras.

Considerada la índole especial del problema, cuya solución depende en forma terminante de medidas que debe adoptar el Gobierno Nacional, se llega a la conclusión que los organismos técnicos competentes deben encarar un estudio tendiente a:

- 1) Estabilizar y acondicionar los medios de transporte por agua cuando ellos "a prima facie" no puedan admitir la competencia de otros servicios: movimiento de cargas no perecederas a larga distancia, e intercambio de mercancías y productos entre zonas ribereñas frentistas o de directa influencia de los centros de consumo o de trasbordo.
- 2) Racionalización y coordinación del transporte por agua con los otros servicios, en especial, con miras a buscar soluciones de máxima economía mediante adecuadas combinaciones entre los mismos.

## • RED CAMINERA

En nuestro país no se ha llevado un registro del movimiento de cargas por carretera. Esa falta de datos de carácter elemental no permite realizar de inmediato un estudio integral del problema relativo a la racionalización y coordinación de transportes.

Para abordar problema tan fundamental, y como primera medida, procede determinar, de inmediato, las zonas en las cuales el transporte de cargas por caminos no admite la competencia de otros sistemas: me refiero a los acarrees "de puerta a puerta", especialmente los que van desde la chacra al mercado y desde la fuente de producción al consumidor o lugar de embarque.

Dada la complejidad de esta cuestión, en la que intervienen factores tan variables como ser: equidad

tarifaria; calidad de las cargas; rapidez con que deben prestarse los servicios; condiciones de explotabilidad de las rutas, etc., para contar expeditivamente con elementos de juicio, la determinación del radio operativo del servicio de transportes por camión "de puerta a puerta", debería hacerse estimativamente sobre las siguientes bases:

- 1) Comparando únicamente las condiciones económicas de movimiento de cargas entre los sistemas ferroviario y caminero, ya que el transporte por agua requiere, como se ha dicho, consideraciones especiales de carácter previo.
- 2) Fijando las zonas de influencia correspondientes a los grandes centros de consumo y de los más importantes lugares de producción cuando ellos se encuentran concentrados, como ocurre con los que corresponden a los siguientes productos: azúcar; vinos; combustibles y sus derivados; madera; leña; cemento; piedra y arena comercial; algodón; lana, etc.

Tal tarea debería ser confiada a una comisión integrada por representantes de las Empresas Ferroviarias, de la Asociación de Propietarios de Camiones, de la Dirección de Transporte Automotor y de la Administración General de Vialidad Nacional.

Dado ese primer paso, habría llegado el momento de investigar el desplazamiento de cargas por los caminos —fuera de los radios así determinados, para el transporte económico sobre camiones— y únicamente en las zonas de influencia de los ferrocarriles.

A tal efecto, teniendo en cuenta las dificultades que se presentan en nuestro medio para obtener resultados en base a "encuestas", el autor considera que tal propósito podría ser obtenido expeditivamente si esa investigación se realizara sobre el mismo terreno, mediante puestos de contralor instalados y marejados por el Ministerio de Transportes con la asistencia de la policía local. Subsidiariamente, podría colaborar en esa tarea la Administración General de Vialidad Nacional, ya que a esta Repartición le interesa intervenir para evitar las violaciones al Reglamento General de Tránsito en lo atinente a cargas máximas admisibles.

Esa investigación, para que dé resultados aprovechables, demandará el acopio de datos durante un ciclo de un año, por lo menos, ya que sólo así se podrá contar con una información que permita establecer conclusiones acerca del desplazamiento oneroso de cargas por carretera, como un primer paso para adoptar una política tendiente a:

- 1) Ajustar los servicios ferroviarios afectados, en forma tal que ellos puedan absorber por simple acción de la libre competencia el tráfico de cargas que en forma onerosa se hace a larga distancia por los caminos.
- 2) Adecuar el Reglamento de Tránsito para camiones sobre la base de admitir sin mayores restricciones el movimiento de vehículos de gran tonelaje en las rutas emplazadas dentro de las zonas de explotación económica de ese medio de transporte, lo que implicará limitar razonablemente las cargas por eje en el resto de la Red.

Complementariamente, así se tendrán fuentes de información valiosísimas para que los organismos viales puedan orientar su acción de acondicionamiento y conservación de las rutas camineras conforme los servicios de carácter específico que las mismas están destinadas a prestar, y el Estado podrá ponderar con mayor equidad las tasas y gravámenes a imponer a los usuarios de los caminos para allegar recursos destinados a su construcción y conservación.

# 1.500 Millones

## Para Caminos Agrícolas

**UN importante paso para la vialidad del país acaba de dar el Gobierno de la Revolución. Se trata de la asignación de un fondo de 1.500 millones de pesos destinados a fomentar la construcción y conservación de caminos agrícolas, como medio de contribuir a la reactivación del agro argentino.**

**La importante inversión, a realizarse en un lapso de 5 años, ha sido establecida en el Decreto-Ley N° 9.875, que reproducimos a continuación:**

Buenos Aires, junio 1° de 1956.

Visto el expediente N° 305/1956 del registro del Ministerio de Obras Públicas por el que la Administración General de Vialidad Nacional, propicia la creación de un plan vial de fomento agrícola, destinado a la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos, que intercomunican las unidades o centros de producción con los caminos pavimentados, estaciones ferroviarias, puertos y lugares de consumo, como asimismo de aquellos otros que encaucen un gran volumen en el transporte de productos agropecuarios, y

### CONSIDERANDO:

Que uno de los objetivos fundamentales de este Gobierno, reiteradamente expresado, es el de restaurar la economía del agro, para lo cual se han adoptado ya numerosas medidas que beneficiarán al productor, para quien resulta de primordial importancia el contar con caminos que aseguren, en todo tiempo, el rápido y económico desplazamiento de las cosechas;

Que la construcción y conservación de una red de caminos, como la proyectada, revestirá indudable importancia y redundará en apreciable economía para los intereses del país, al evitarse que la demora en el transporte de los frutos del suelo, apareje pérdidas por humedad o putrefacción, con el consiguiente perjuicio en los precios, o se traduzca en la imposibilidad del embarque por saturación del mercado en el punto de destino;

Que, asimismo, la falta de caminos adecuados obliga en muchos casos a recorridos mayores,

con el correlativo incremento de los costos y el consiguiente perjuicio derivado del irracional empleo de los medios de transporte con que cuenta el país;

Que, por otra parte, la construcción y conservación de los caminos que vinculan permanentemente las chacras con las rutas principales, al suprimir el aislamiento de aquéllas, además de contribuir a la disminución de los costos y al aumento del área sembrada, facilitará el arraigo de la población campesina que emigra en busca de comodidades, que no puede brindar la chacra apartada, por falta de medios de comunicación con los centros poblados del país;

Que todas las circunstancias señaladas aconsejan la adopción de un plan como el propuesto, que esencialmente consiste en la construcción, mejoramiento y conservación de una red de caminos que facilite el traslado de las personas y productos en la zona agropecuaria del país;

Que para la ejecución de tal Plan en un plazo que permita obtener beneficios concretos de la movilización de los productos agrícolas es menester aunar la capacidad realizadora de la Nación, las Provincias y las Comunas, como asimismo obtener la cooperación de los propios interesados que mediante la creación de consorcios, facilitan la construcción y conservación de dichos caminos;

Que en virtud de la finalidad perseguida, los caminos que integrarían la red vial de fomento agrícola desarrollarán su trazado preponderantemente en zonas de jurisdicción provincial o municipal, lo que obliga a obtener la conformidad de las autoridades locales, en forma previa

a la realización de planes o ejecución de obras dentro de cada jurisdicción;

Que a tal efecto, se proyecta un sistema de acogimiento de las provincias interesadas en recibir los beneficios del plan de caminos de fomento agrícola, en forma similar al creado por la Ley Nacional de Vialidad, para la Coparticipación Federal y que, en la práctica, ha demostrado su eficacia;

Que asimismo, se hace necesario otorgar al Ministerio de Obras Públicas y a la Administración General de Vialidad Nacional las facultades reglamentarias y de ejecución que son indispensables para llevar a cabo, con rapidez y eficacia, la ejecución del plan;

Por ello, y atento lo propuesto por el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Obras Públicas,

## El Presidente Provisional de la Nación Argentina, en ejercicio del Poder Legislativo,

### DECRETA:

**Artículo 1º**— Créase un Plan de Caminos de Fomento Agrícola, destinado a la construcción, reconstrucción, mejoramiento y conservación de caminos que comuniquen las unidades o centros de producción agrícola con las estaciones ferroviarias, puertos y caminos pavimentados, y de otros caminos utilizados preferentemente para el transporte de productos agrícolas; como asimismo a la adquisición de los equipos y materiales que fueran necesarios a tales fines.

**Art. 2º**— A los efectos de este decreto-ley institúyese un fondo para el Plan de Caminos de Fomento Agrícola de un mil quinientos millones de pesos moneda nacional (\$ 1.500.000.000 m/n.), a invertirse en un plazo de cinco (5) años y que serán aportados por el Gobierno de la Nación en la siguiente forma: en el año 1956, trescientos millones de pesos moneda nacional (pesos 300.000.000 m/n.) de los recursos del Fondo de Restablecimiento Económico Nacional y el resto según lo disponda oportunamente el Poder Ejecutivo, a cuyo efecto queda facultado para recurrir, en la medida necesaria, al referido Fondo de Restablecimiento Económico Nacional o a otros medios financieros que estime convenientes. Este Fondo se aplicará exclusivamente a los fines previstos en el Art. 1º del presente decreto-ley y al pago de los gastos en personal y administrativos que la realización del plan requiera. Los saldos no invertidos en un año se transferirán a los años siguientes.

**Art. 3º**— Dichos recursos serán depositados en cuenta bancaria oficial a la orden y disposición de la Administración General de Vialidad Nacional, la que tendrá a su cargo la distribución e inversión de los mismos, con arreglo a las prescripciones del presente decreto-ley, debiendo llevar su contabilidad por separado.

**Art. 4º**— El total de los recursos establecidos en el Art. 2º para el plan de cinco años se distribuirá de la siguiente manera: Fondo A, cuarenta por ciento (40 %) para ser invertidos por los organismos provinciales, y Fondo B: sesenta por ciento (60 %) para ser invertidos por la Administración General de Vialidad Nacional.

Tanto el Fondo A como el Fondo B se distribuirán entre las provincias acogidas al presente decreto-ley de acuerdo a la producción agrícola, población y superficie de cada provincia.

La Administración General de Vialidad Nacional proyectará el plan de inversiones globales durante el período de cinco años para cada provincia acogida, el que

será aprobado por el Poder Ejecutivo, así como sus reajustes.

**Art. 5º**— Al solo efecto de la aplicación de los fondos creados por el presente decreto-ley institúyese un Sistema de Caminos Agrícolas de Primera Categoría y un Sistema de Caminos Agrícolas de Segunda Categoría.

El Sistema de Caminos Agrícolas de Primera Categoría incluirá aquellos que satisfaciendo las condiciones establecidas en el Art. 1º integren la red de Coparticipación Federal y la red primaria provincial y aquellos otros que de común acuerdo entre la Dirección Provincial de Vialidad correspondiente y la Administración General de Vialidad Nacional se consideren como Caminos Agrícolas de Primera Categoría.

En este sistema se aplicará el Fondo A del Art. 4º.

El sistema de Caminos Agrícolas de Segunda Categoría incluirá todos los otros caminos que satisfaciendo las condiciones del Art. 1º no están incluidos en el Sistema anterior. En este sistema se aplicará el Fondo B del Art. 4º.

**Art. 6º**— Las provincias podrán acogerse a los beneficios del presente decreto-ley por comunicación formal a la Nación, quedando formalizado el convenio por un decreto provincial a dictarse dentro de los noventa días de la fecha del presente decreto-ley. Una vez acogida una provincia, la Administración General de Vialidad Nacional podrá efectuar directamente los convenios necesarios con las municipalidades de ella.

**Art. 7º**— Cada provincia elevará para su aprobación a la Administración General de Vialidad Nacional el Sistema de Caminos Agrícolas de Primera Categoría, como asimismo los planes anuales de obras, de adquisiciones de equipos y repuestos y de gastos en personal y otros gastos.

La Administración General de Vialidad Nacional transferirá a pedido de las Direcciones Provinciales de Vialidad las cantidades necesarias para sus pagos.

La parte que corresponda a cada provincia del Fondo A se invertirá en el pago de las obras y su conservación, en la adquisición de los inmuebles necesarios, en la adquisición de equipos y repuestos imprescindibles para la realización del Plan y hasta un 8 % del total asignado en gastos en personal y administrativos. Las provincias podrán realizar las obras de este plan por el sistema de consorcios, por licitación o por administración.

**Art. 8º**— Las provincias y las municipalidades podrán constituirse en consorcio con la Nación —por intermedio de sus órganos representativos— en las condiciones que convengan para realizar obras de este plan.

Asimismo, quedan facultadas las Provincias para transferir a la Administración General de Vialidad Nacional fondos que a ellas correspondan, para que ésta ejecute obras en el Sistema de Caminos Agrícolas de Primera Categoría.

**Art. 9º**— Los planes, estudios, construcción y conservación correspondientes a las obras del Fondo B estarán a cargo de la Administración General de Vialidad Nacional, a quien se autoriza a tal efecto, sin más limitación que la de adecuar las inversiones a los recursos asignados.

Los proyectos de obras que se realicen por intermedio de los consorcios, que establece el Art. 11º, podrán ser realizados por éstos y aprobados por la Administración General de Vialidad Nacional.

Las adquisiciones de materiales y equipos las efectuará la Administración General de Vialidad Nacional mediante licitaciones públicas o privadas, concursos de precios o directamente atendiendo a razones de emergencia o conveniencia y dando preferencia a los de producción o fabricación nacional.

**Art. 10º**— Para el cumplimiento de los fines previstos en este decreto-ley la Administración General de Vialidad Nacional podrá designar al personal necesario, fijar sus retribuciones, como asimismo ascenderlo o removerlo

en caso de mala conducta o mal desempeño de sus funciones, no pudiendo invertir en las remuneraciones del personal más del 8 % de los recursos asignados al fondo B. A tal efecto incluirá en su presupuesto de gastos la respectiva partida global para gastos en personal y las partidas correlativas de sueldo anual complementario, aporte patronal, sobreasignaciones y cualquier otra inherente al pago de remuneraciones.

Igualmente la Administración General de Vialidad Nacional incluirá en su presupuesto las partidas de otros Gastos y de adquisición de equipos y repuestos necesarios para el desarrollo del plan y a financiarse con recursos del mismo.

**Art. 11º** — Las obras correspondientes al Sistema de Caminos Agrícolas de Segunda Categoría que la Administración General de Vialidad Nacional financie con los recursos del Fondo B, se realizarán exclusivamente por intermedio de consorcios camineros, los que aportarán como mínimo el 20 % del importe de la obra.

**Art. 12º** — A los fines precedentemente expuestos, aquellas municipalidades que se acojan al presente decreto-ley formarán una comisión vial honoraria de 5 miembros que presidirá el Intendente y cuyos otros integrantes serán vecinos de distintas zonas de jurisdicción local interesados en obras viales, siendo sus principales funciones las siguientes:

- a) Propender a la constitución de los consorcios que tendrán a su cargo la construcción y conservación de caminos.
- b) Aconsejar sobre los caminos a construir o reparar.
- c) Aprobar la constitución de los consorcios.
- d) Gestionar la donación de los terrenos, materiales o servidumbres necesarios para la apertura, rectificación o ensanche de los caminos que serán objeto de mejoras.
- e) Intervenir en el pago de los certificados mensuales a los consorcios y en la liquidación final.
- f) Controlar la conservación de los caminos que realicen los consorcios y efectuar su pago con los fondos que le transfiera la Administración General de Vialidad Nacional.

**Art. 13º** — Declárase de utilidad pública todos los terrenos, servidumbres y materiales necesarios para la ejecución de los caminos del Plan de Fomento Agrícola y autorízase a la Administración General de Vialidad Nacional para iniciar en representación de la jurisdicción que corresponda los juicios de expropiación que sean necesarios, como asimismo para celebrar arreglos directos con los propietarios para la adquisición de dichos terrenos o materiales o constitución de la servidumbre.

Los gastos que demanden estas adquisiciones se atenderán con los recursos creados por el Art. 2º.

**Art. 14º** — En todo lo que no esté previsto en el presente decreto-ley las Comisiones Viales Municipales y los consorcios Camineros se regirán por las disposiciones del Estatuto y Reglamentos que, a propuesta de la Administración General de Vialidad Nacional, apruebe el Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

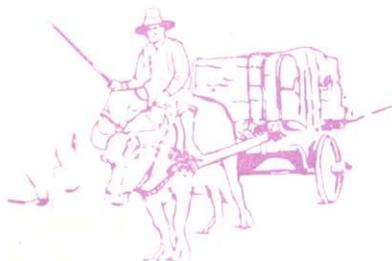
**Art. 15º** — La ejecución con fondos nacionales de las obras previstas en el Plan de Caminos de Fomento Agrícola no afecta la propiedad o jurisdicción provincial o municipal de los respectivos caminos, limitándose la intervención de la Administración General de Vialidad Nacional a la requerida por dichas realizaciones y a la debida fiscalización de las inversiones y trabajos.

**Art. 16º** — Este Plan tiene carácter de emergencia, y por ello, terminada la inversión del Fondo B creado en el presente decreto-ley, el personal y elementos utilizados en su realización se transferirán a las comunas o provincias según corresponda, a solicitud de las mismas y previa conformidad de la Administración General de Vialidad Nacional.

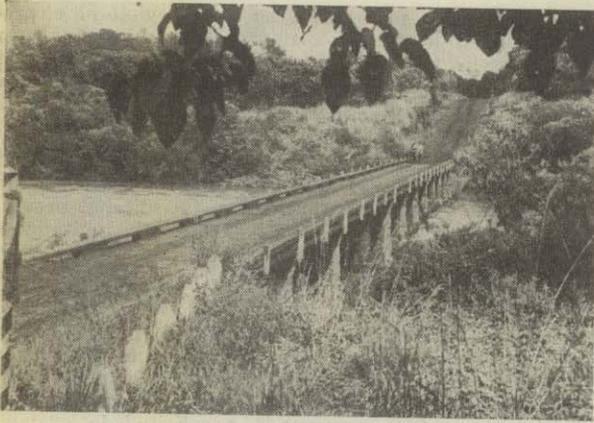
**Art. 17º** — El presente decreto-ley será refrendado por el Excmo. señor Vicepresidente Provisional de la Nación y los señores Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Interior, Obras Públicas, Finanzas, Hacienda, Ejército, Marina y Aeronáutica.

**Art. 18º** — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección General del Boletín Oficial y pase al Ministerio de Obras Públicas a sus efectos.

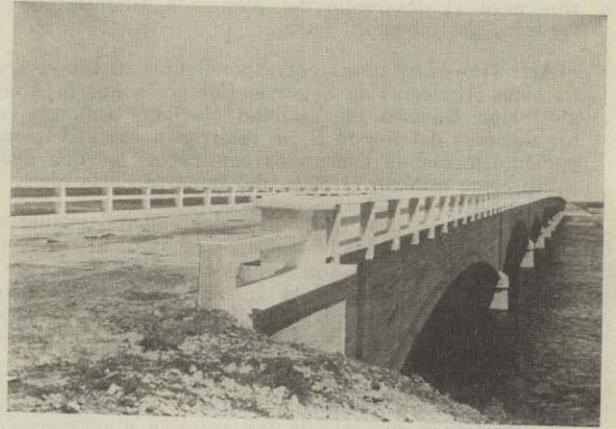
(Fdo.): ARAMBURU - I. ROJAS -  
P. Mendiando - Landaburu - E.  
Blanco - Alizón García - Ossorio  
Arana - T. Hartung - J. Krause.



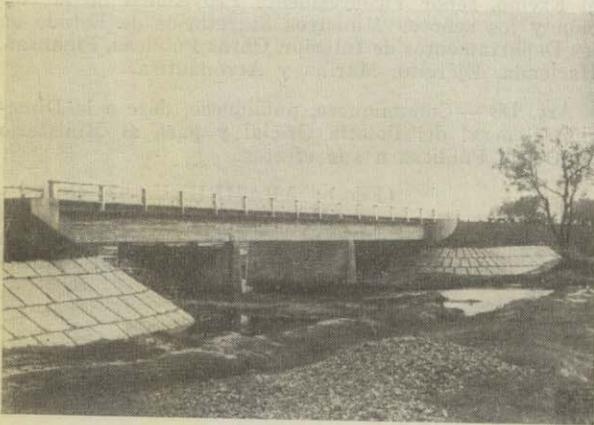
# PUENTES EN



MISIONES: Pasarelas sobre el arroyo Piray. Ruta 12, entre Eldorado y Cataratas.



CORRIENTES: Sobre el Río Corrientes en Paso López. Tramo Empalme Ruta 120-Peruquería.



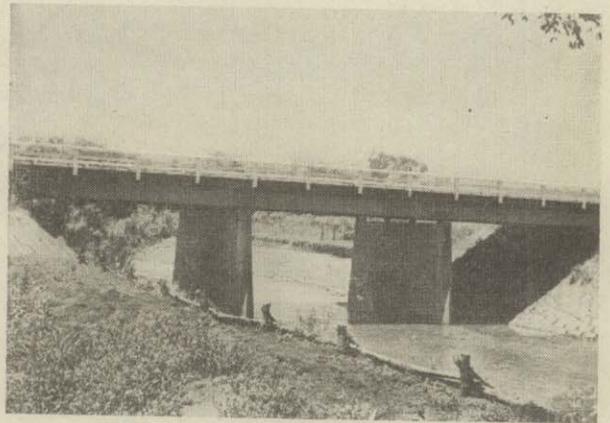
ENTRE RIOS: Sobre el Río Ayuí Grande. Ruta 14, entre Federación y Concordia.



CORRIENTES: Puente Internacional. Paso de los Libres (Argentina)-Uruguayana (Brasil).



MENDOZA: Sobre el Río Tunuyán, en El Mirador.

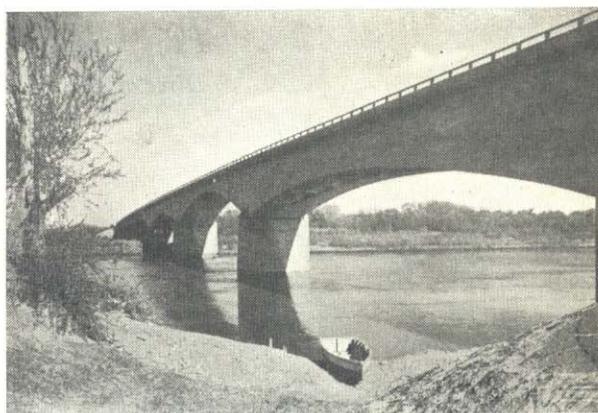


MISIONES: Sobre el Arroyo Santa Ana. Ruta 12.

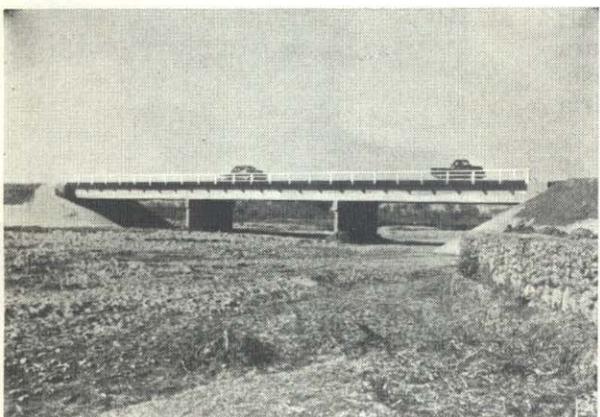
# LA ARGENTINA



NEUQUEN: Sobre el arroyo Covunco. Ruta 22, entre vapala y Las Lajas.



RIO NEGRO: Sobre el Río Negro en Choele-Chozl.



TUCUMAN: Sobre el Río Colorado. Ruta 38, entre Lules y Monteros.



SANTA ANA: Sobre el arroyo Monje, Ruta 11, entre Rosario y Coronda.



JUJUY: Sobre el Río Grande. Ruta 9, en Tilcara.



NEUQUEN: Sobre el arroyo Yuma-Yuma. Ruta 231, entre Loncopué y Empalme Ruta 22.

# La Reforma a la Ley Nacional de Vialidad y la Obra Caminera de las Provincias

por el Ing. Juan M. Samatán

Director General de Vialidad de Santa Fe

Disertación radiofónica propalada por L.T. 10 y L.T. 8 de Santa Fe y Rosario, respectivamente, el día 8 de mayo último.

EL 5 de octubre de 1933, fecha conocida en todo el continente americano como "Día del Camino", se sancionó en nuestro país la Ley N° 11.658 denominada "Ley Nacional de Vialidad". Por ella se creaba un amplio organismo técnico-administrativo, la Dirección Nacional de Vialidad, encargado de realizar la obra caminera en el orden nacional; se establecían los recursos permanentes necesarios para esa obra, y se instituía un sistema de coparticipación federal por el que una parte de esos recursos se distribuiría entre las provincias para reforzar su acción vial.

Es oportuno señalar que en esa época, Santa Fe se había destacado ya entre las provincias cuyos gobiernos habían fomentado una obra ponderable en lo tocante a vialidad, estableciendo una amplia red de caminos de tierra abovedados y bajo conservación. Además había sancionado en 1927 una Ley de Caminos Pavimentados, la N° 2.157, que en el país fué la primera en crear recursos viales mediante la imposición de un g<sup>ra</sup>vamen a la nafta, mediante lo cual, desde 1930, estaba construyendo sus rutas afirmadas fundamentales.

## El Fondo Nacional de Vialidad

De acuerdo con el sistema instituído por aquella Ley y las leyes-Convenio dictadas luego por las provincias para acogerse a los beneficios de la coparticipación federal, a fines de 1933, el precio de venta de la nafta, que se fijó en 25 centavos por litro, incluía un impuesto nacional de 5 centavos destinado a integrar el "Fondo Nacional de Vialidad" y otro provincial de 2 centavos para contribuir a los "Fondos Provinciales"; gravámenes éstos que fueron los establecidos por la Ley Nacional N° 11.658.

El producido por dichas imposiciones constituyó desde entonces, en una proporción casi exclusiva, el fondo con que el período 1933-1943, ó sea durante el primer decenio de vigencia del instrumento legal que comentamos, fué posible impulsar de un modo tan extraordinario la construcción de caminos carreteros en el país, con resultados tan palpablemente beneficiosos para su economía y bienestar general.

Pero, con ser importante, la obra así realizada no



alcanzó a cubrir sino en reducida parte la que nuestro país necesita para abarcar su inmenso territorio y asegurar de un modo efectivo su transporte carretero. Además, desde 1943 en adelante, inconvenientes propios del período de guerra y post-guerra por una parte, y otros provenientes de una desacertada acción oficial en la materia, pesaron con gravitación creciente sobre una obra que hasta ese entonces llevara tan magnífico impulso.

## El Encarecimiento

De esos inconvenientes, los de mayor influencia han sido el encarecimiento progresivo y

extraordinario del costo de las obras viales, que en la actualidad ha llegado a ser unos 15 veces mayor que en el decenio 1933-1943 y, por otro lado, el hecho de que, aún cuando desde 1943 el precio del litro de nafta al consumidor aumentó varias veces hasta llegar a enero último al actual de \$ 2, esos sucesivos aumentos no determinaron en modo alguno incrementos correlativos de los recursos para caminos.

En efecto, lo ocurrido fué que se aprovechó una fuente impositiva de tan seguro rendimiento, como el consumo de nafta, aplicándole gravámenes crecientes con destino al Fondo Nacional de la Energía, o sea derivando esos gravámenes hacia un destino ajeno al que debiera corresponder a tal tributación. Es así como del precio de \$ 1,40 que costaba la nafta hasta enero último, 72 centavos pasaban a la destinación citada.

¿Qué incremento tuvieron los recursos viales en ese entonces? Los nacionales, administrados por la Dirección Nacional de Vialidad se beneficiaron aunque en escasa medida: se permitió aumentar en 1939 a 6 centavos, y en 1944 a 7 centavos por litro, el impuesto nacional de la Ley N° 11.658; en los últimos dos o tres años, se acordó a Vialidad Nacional 20 centavos más por litro, extrayéndolos del Fondo de la Energía. En cuanto a las provincias, no recibieron autorización para imponer aumento alguno en sus gravámenes a la nafta, subsistiendo, por consiguiente hoy en día, para ellas, el de 2 centavos por litro instituido en 1933.

Puede apreciarse así porqué, desde hace más de un decenio, la obra vial del país ha acusado un serio y progresivo decrecimiento, que se ha tornado aún más sensible en estos últimos años, y porqué esa situación ha afectado con mayor gravedad a las provincias, cuyos recursos específicos para esa clase de obra han llegado a una insuficiencia irrisoria, requiriendo, año tras año, y en proporción creciente, refuerzos de rentas generales, si sus gobiernos aspiraban a satisfacer en la mínima medida indispensable a la incesante demanda pública en favor de más y mejores caminos.

### La Nueva Ley de Vialidad

Esta deficiencia no ha escapado, como era lógico, a la consideración de nuestras actuales autoridades nacionales que, entre las necesidades apremiantes destinadas al restablecimiento económico del país, han contemplado las relativas a la obra caminera con preferente atención.

Por ello, y cumpliendo propósitos gubernamentales, la actual Administración General de Vialidad Nacional preparó recientemente un anteproyecto de nueva Ley Nacional de Vialidad, tomando como base la N° 11.658 e introduciendo las reformas que estimó aplicables hoy, a fin de hacer de esta nueva ley el instrumento que rijan en la materia para lo sucesivo. Elevó ese anteproyecto al Ministerio de Obras Públicas de la Nación, y envió copia a todas las di Provinciales de Vialidad solicitándoles su opinión y puntos de vista al respecto.

Por tratarse de asunto de tanta importancia, esa consulta motivó la realización de una reunión de los Presidentes y Directores de todos los organismos provinciales del país, reunión que tuvo lugar en la ciudad de Córdoba, del 20 al 25 de marzo último. Allí se consideró exhaustivamente el texto del anteproyecto de nueva ley así preparado, resolviéndose, por unanimidad, solicitar de las autoridades nacionales algunas reformas a dicho texto, tendientes a contemplar la situación de las provincias con un criterio de mayor equidad, incrementando los recursos viales a ellas detsinados, y con un espíritu de sano federalismo en materia de relaciones administrativas.

### Declaración de Córdoba

La Asamblea emitió además una "Declaración de Principios relativa a la orientación que debe inspirar la solución del problema vial de la Nación", declaración que en sus puntos fundamentales expresa lo siguiente:

**"Las soluciones viales del país, de indiscutible interés para todas las provincias que integran la Nación, deben ser examinadas y resueltas con**

**amplio criterio de comprensión de los problemas locales, principio esencial del federalismo.**

**"La Asamblea declara la necesidad absoluta que existe, como única solución al problema vial que aqueja al país, de que el impuesto a los combustibles sea afectado principalmente al fondo de vialidad, restituyéndole de esta manera un recurso que fué creado para ese fin, y que naturalmente le corresponde.**

**"La proyectada Ley Nacional de Vialidad, con el carácter de ley-convenio, debe contemplar: a) el absoluto respeto a las autonomías provinciales; b) la plena autarquía de los organismos viales de cada provincia frente a la proyectada Dirección Nacional de Vialidad y a los respectivos gobiernos locales; c) la racional y justa distribución de los recursos comunes.**

**"En consecuencia, los representantes de los organismos viales de las catorce provincias, reunidos en la asamblea, aspiran a la sanción de una nueva Ley Nacional de Vialidad que contemple cabalmente estos principios".**

Esta declaración de principios junto con el pedido de reformas y sus fundamentos, conformaron un memorial que se elevó al Ministerio Nacional de Obras Públicas donde se halla a estudio el anteproyecto de la nueva ley. Tal documentación representa la opinión unánime de los funcionarios técnicos que en las provincias argentinas tienen la responsabilidad directa de los asuntos camineros, y por ello cabe esperar que las altas autoridades nacionales, que decidirán en definitiva sobre el texto de esa nueva Ley, ponderarán debidamente tal opinión.

Ha de agregarse que las aspiraciones emanadas de la asamblea de Córdoba hallaron amplio espíritu de comprensión de parte de los señores Interventores Nacionales de las provincias quienes, colaborando en un asunto de tanta trascendencia e interés público, han apoyado sin reservas dichas aspiraciones.

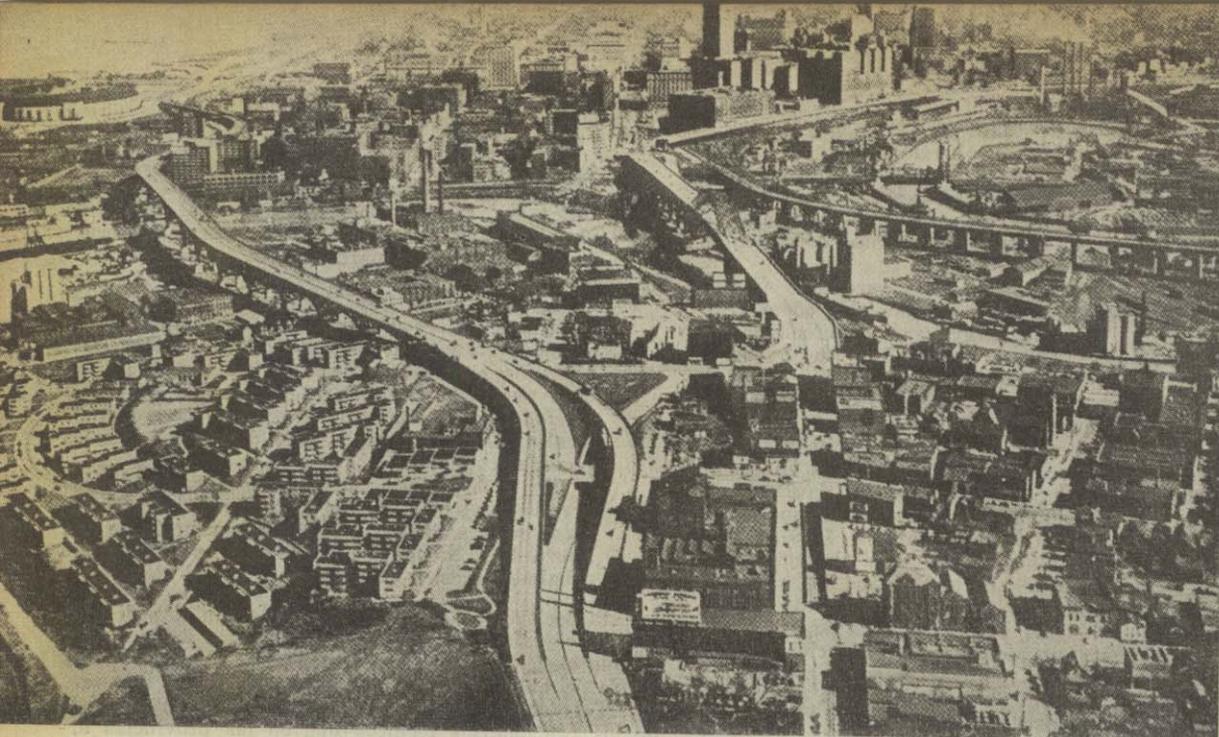
En particular, S. E. el señor Interventor Nacional en Santa Fe, Vicealmirante D. Carlos Garzoni, envió ya al señor Ministro de Obras Públicas de la Nación una nota auspiciando calurosamente las recomendaciones formuladas, y actualmente se halla en la Capital Federal, donde se propone entrevistar al titular de ese Ministerio interponiendo su valiosa acción personal en respaldo de los fines que motivaron su nota.

### Futuro Promisorio

La pronta sanción de una nueva Ley Nacional de Vialidad será, sin duda, de una repercusión extraordinaria sobre la actividad caminera que tanto la Nación como las provincias tendrán posibilidad de desarrollar en un futuro próximo. Para concretar los sucintos datos que pueden darse en disertación tan breve como ésta, baste considerar lo siguiente:

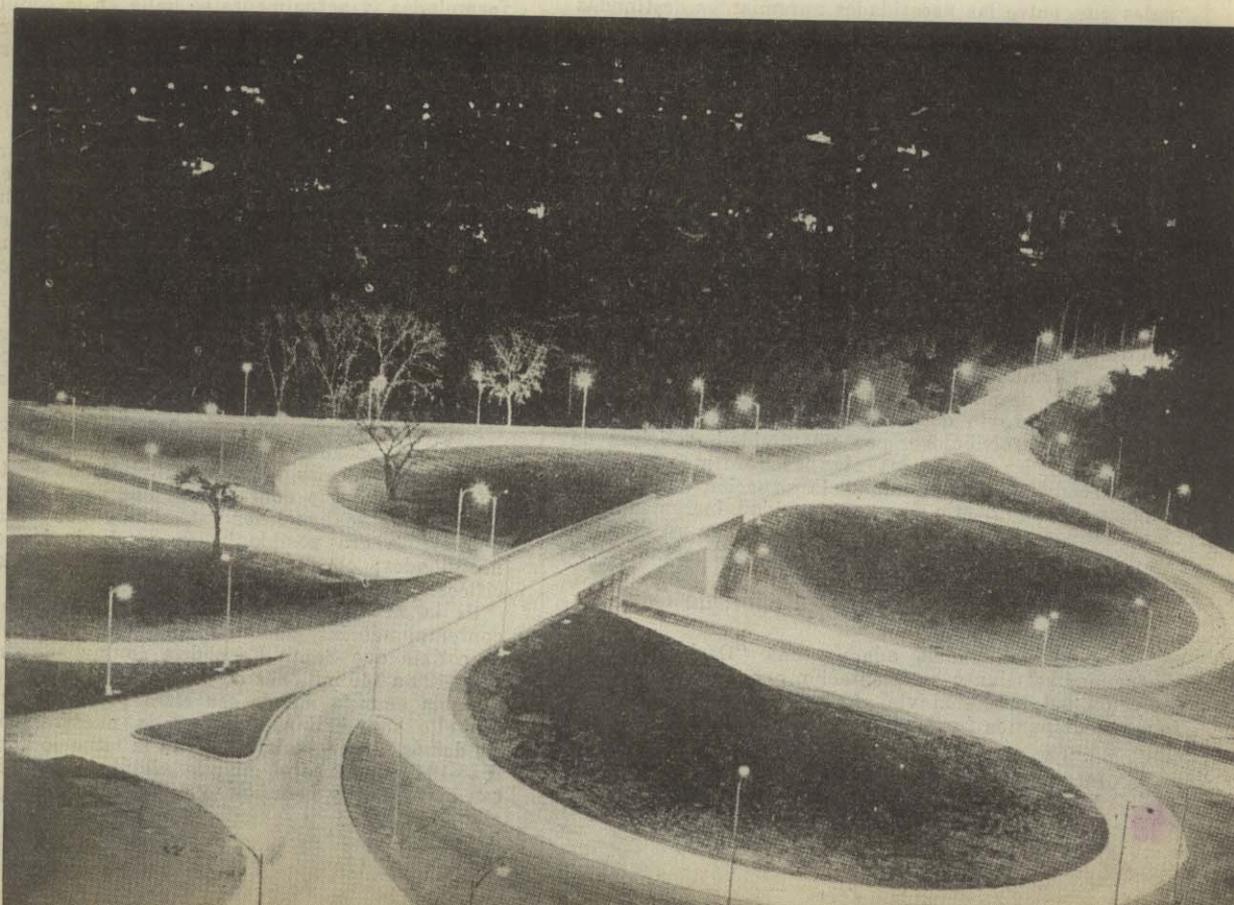
En el quinquenio 1935-1940 nuestra provincia de Santa Fe disponía de 8 a 9 millones de pesos anuales para su acción vial. Si actualmente se propusiera realizar la misma cantidad de obras que en aquella época, necesitaría contar con 120 a 140 millones de pesos por año, teniendo en cuenta los aumentos de costos producidos. En el año pasado, y mediante un sustancial refuerzo de rentas generales, alcanzó a invertir unos 74 millones de pesos por todo concepto en esa rama. Puede verse así que las realizaciones están muy por debajo de lo que otrora era posible hacer, y, desde luego, de las necesidades; ello por insuficiencia de recursos específicos.

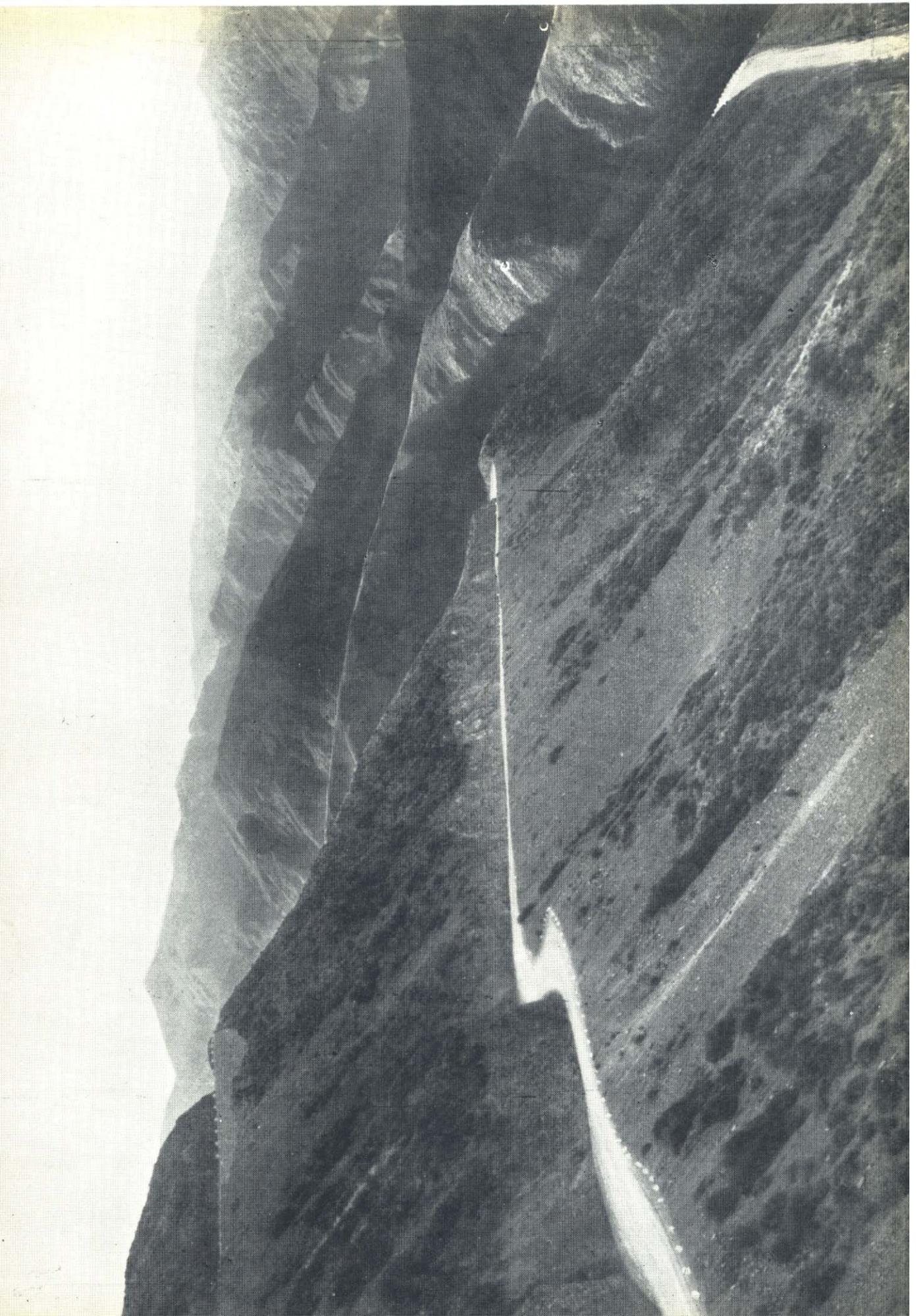
Si la nueva Ley Nacional de Vialidad se aprueba contemplando las justas aspiraciones de las provincias, se estima que Santa Fe podría contar anualmente con unos 120 a 140 millones de pesos para su labor caminera. La sola enunciación de esa cifra permite apreciar que con ello se restablecería para la nuestra, como para las demás provincias argentinas, la situación del decenio 1933-1943, durante el cual la vialidad del país recibió tan acentuado y beneficioso desarrollo. ,



*Autopista elevada en Cleveland, Ohio (EE. UU.)*

*Trébol iluminado en Valencia, estado de Carabobo, Venezuela*







Correo Argentino Central (B.)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 5942
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 5426