

B.P.
B1395

BIBLIOTECA DEL CONGRESO DE LA NACIÓN
BIBLIOTECA DEL CONGRESO DE LA NACIÓN

BPB
1395

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Administración General
de Vialidad Nacional

Nº de Entr. 83
Nº de Catal. 27.131
Nº de Enc.
Nº de Coloc.

1074

C-V-b-3

LA VIALIDAD EN EL 2º PLAN QUINQUENAL

por el
Administrador General de Vialidad
Nacional, Ingº. Nicanor Alurralde.

Biblioteca del Congreso
ARGENTINA

Buenos Aires
1953



82859

selon 3.P.
C-144
EO

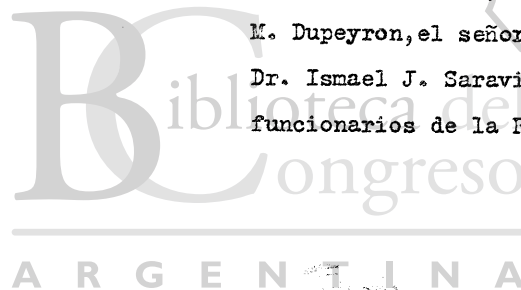
Ing° NICANOR ALURRALDE
ADMINISTRADOR GENERAL DE VIALIDAD NACIONAL



82859

R. CARRETERAS - ARGENTINA - 1953
SIMPOSIO, CONFERENCIAS, etc
B.P.
B 1395

Conferencia pronunciada por el
Administrador General de Vialidad
Nacional, Ing° D. Nicanor Alurralde
el 10 de febrero de 1953, con la
presencia de S.E. el señor Ministro
de Obras Públicas, Ing° D. Roberto
M. Dupeyron, el señor Subsecretario
Dr. Ismael J. Saravia, y los altos
funcionarios de la Repartición.



82859



En cumplimiento de las directivas impartidas por S.E. el Sr. Ministro de Obras Públicas de la Nación, Ingeniero Don Roberto Manuel Dupeyron, tendientes a la difusión entre el personal de esta Administración General, de los conceptos inspiradores, normas, propósitos y objetivos del segundo Plan Quinquenal de Gobierno, tan sabiamente elaborado bajo la inspiración del Líder y Presidente de los Argentinos, General Juan Perón, me es grato exponer ante ustedes los conceptos básicos que a nuestro juicio deben regir la obra a realizar por la Administración General de Vialidad Nacional, con la cooperación, la buena voluntad, el entusiasmo y tesón de todos los integrantes de la misma: técnicos, empleados y obreros.-

Nuestro país, poseedor de un dilatado y rico territorio, que cubre una extensión de cerca de tres millones de kilómetros cuadrados, se encuentra entre aquellos que más necesitan disponer de una amplia red de caminos de tránsito permanente para poder desarrollar y realizar sus riquezas al máximo, y así alcanzar el grado de adelanto y cultura a que lo hace acreedor la pujanza de la raza y los altos ideales que la inspiran, llevados al máximo gracias a la acción de nuestro presidente, quien con su clara inteligencia que le permitió romper con las cadenas de la rutina y de los inte-

reses creados, ha dado a nuestro país una doctrina que inspira y unifica su acción, guiándola en forma segura por la áspera pero luminosa senda del progreso.-

Los caminos, cuya construcción y conservación están en su mayoría o por lo menos los más importantes, que son los que integran la red nacional, a nuestro cargo, constituyen después de las riquezas naturales del territorio y del espíritu de trabajo de sus habitantes, uno de los factores fundamentales del progreso nacional. Sin caminos, y al decir caminos nos referimos a aquellos de tránsito permanente y de características apropiadas a la intensidad del tránsito que por ellos circule durante su vida útil, el país no puede progresar intensamente; sin caminos de tránsito permanente no es posible realizar los transportes de cargas y pasajeros ni con la celeridad, ni con la economía, ni con la regularidad que lo requiere las múltiples necesidades de la vida moderna.- Cada lluvia caída, en una región sin caminos de tránsito permanente, significa la paralización durante un lapso determinado de la mayor parte de sus actividades con pérdidas tan valiosas, que con el monto de esas pérdidas en pocos años, se pueden construir todos los caminos requeridos en cada región. Sin los caminos de tránsito permanente, las poblaciones, aún las servidas por las redes ferroviarias, y con mayor razón aquellas que no lo están, permanecen parcial o totalmente aisladas y vegetan en su desarrollo por años y años.-

Es por ello que el país necesita caminos y más caminos, y nuestro deber es como ya lo hemos expresado construirlos y conservarlos.-

La extensa red nacional, de cerca de 60.000 kilómetros de extensión, está integrada en parte por rutas esencialmente troncales, que a la vez que unen a las poblaciones principales ubicadas en sus extremos, enfilan como el hilo de un rosario a sus cuentas, numerosas poblaciones menores a lo largo de las cuales se concentra la mayor proporción de la actividad nacional. Estas rutas troncales cuyo trazado ha sido inteligentemente planificado, y sobre todo de ellas, los tramos cuyo tránsito presente y futuro probable sea el más intenso, son las que deben merecer nuestra preferencia en el orden constructivo, tratando de mantener siempre la continuidad de los trechos pavimentados, evitando en lo posible aquellos tramos intermedios de características inferiores, que en cierto modo pueden disminuir la utilidad de los tramos de tránsito permanente a los cuales interrumpen su continuidad.-

Siendo necesario, para que nuestra red alcance el desarrollo y perfeccionamiento exigidos por las actividades y progreso de la República, construir varias decenas de miles de kilómetros, y siendo una obra ésta que requerirá un largo lapso, el segundo Plan Quinquenal ha contemplado la ejecución de cerca de tres mil kilómetros de obras básicas, enripiados y pavimentos y 2.100 m. de grandes puentes, que exigirán una inversión prevista de 3.500.000.000 \$, que es probable que sea incrementada en una apreciable proporción, si se sanciona una nueva ley de Vialidad.-

La elección del tipo de mejora de las superficies de rodamiento de los caminos que se construyan durante el segundo Plan Quinquenal, debe merecer la más cuidada-

de esta consideración de nuestros especialistas, para que solamente se proyecten aquellas que respondan en forma ajustada a las exigencias del tránsito y a la naturaleza de los suelos y subrasantes, y así construir con los relativamente limitados fondos que se disponen, la mayor longitud de caminos transitables en todo tiempo. Los Ingenieros de Vialidad Nacional deberán proyectar y construir los caminos, manteniendo un justo equilibrio entre los ideales de la técnica moderna de proyectación y construcción de caminos, y de las realidades económicas-financieras de la Repartición. De la elección de la justa posición intermedia entre esos dos extremos, resultará el máximo aprovechamiento de los fondos destinados para caminos. Pero aún cuando, por razones de economía, nos veamos obligados a construir calzadas de menor ancho que las ideales, curvas, de menor radio que las deseables y gradientes superiores a las que quisiéramos emplear, habrá que prever siempre en lo posible, la realización de las obras inmediatas, teniendo en cuenta las mejoras de trazado y ancho de calzadas a realizar en el futuro para no incurrir años después en excesivos gastos, cuando se perfeccionen esos caminos. Este concepto que acabamos de expresar y las previsiones que él importa son fáciles de llevar a la práctica en la mayor parte de nuestra red nacional, que es la que se extiende sobre regiones más o menos llanas, y serán más difíciles de poner en práctica en las zonas quebradas o montañosas, pero nunca deben dejar de ser tenidas en cuenta por los ingenieros proyectistas.-

Tantos los conceptos que inspiran los proyectos,

como las técnicas de construcción y conservación de caminos evolucionan continuamente, y una de nuestras tareas ha de ser la de propender a su conocimiento por parte de los ingenieros, ya sea facilitando la concurrencia de los técnicos a los mejores lugares de estudio o fomentando sus estudios mediante el estímulo a aquellos que dediquen sus afanes a perfeccionarse en las materias de su especialidad.-

El aumento en el número de los equipos mecanizados de construcción y conservación de caminos, constituye uno de los principales objetivos del Plan Quinquenal en el campo de la vialidad, y teniendo en cuenta que en su mayoría debe obtenerse mediante su importación de otros países, y que no siempre es fácil conseguir a tiempo los repuestos necesarios, debemos encarar la tarea, difícil por cierto, de lograr una conservación racional de los mismos, ya sea estimulando al personal que los utiliza cuando obtenga de ellos mayor duración, como organizando mejor los servicios de reparaciones y provisión de las piezas de repuestos necesarias. Nuestro Departamento de Explotación es el que se encargará de estudiar los mejores métodos a seguir en la materia en forma de racionalizar y acelerar esas operaciones. Su apropiada distribución y continuada utilización cuando se encuentran en campaña, será también otro de los puntos que debe merecer la consideración del mencionado Departamento.-

Creo que nada mejor, para dar una idea clara de los objetivos del Plan Quinquenal en lo que se refiere a caminos, que el de leer algunos de los objetivos generales de dicho Plan, que por su índole deben ser men-

cionados especialmente en esta oportunidad; tales son los siguientes:

A)-"La construcción de obras viales será intensamente mecanizada mediante el aprovisionamiento de maquinarias y equipos y el fomento de la fabricación de los mismos, a fin de disminuir los costos y tiempo de ejecución, beneficiando al mismo tiempo al trabajador vial con las mejores condiciones de labor".-

B)-"Las empresas especializadas en la construcción de obras viales contarán con el apoyo del Estado para elevar su capacidad técnica y económica. Será fomentada la instalación de nuevas empresas cuando posean conocida eficiencia técnica".-

C)-"A fin de mantener y acrecentar la eficiencia de las obras viales y dada su importancia para el patrimonio del país, la conservación de la red caminera será realizada conforme lo determinan los objetivos del presente Plan, mediante:

- 1: la disponibilidad de equipos adecuados;
- 2: la protección y embellecimiento de la obra vial en especial por medio de la forestación;
- 3: la cooperación de personas que sin abandonar sus ocupaciones normales, puedan realizarlas mediante la ayuda adecuada de medios y equipos".-

D)-"El Estado auspiciará la constitución de entidades o empresas camineras que faciliten y multipliquen la acción de los organismos estatales en su labor de construcción y conservación vial".

A renglón seguido leeremos otro de los objetivos generales del plan cuya aplicación entre nosotros constituye una novedad, pero que ya ha dado excelentes resultados en otros países, no habiendo razón alguna para que no lo dé entre nosotros; es el siguiente:

E)-"El Estado podrá ejecutar obras viales por el sistema de peaje en los casos en que tal financiación esté justificada por el volumen del tránsito y por el tipo de obra a realizar".-

Creemos sinceramente que con la aplicación del objetivo que acabamos de citar se podrán realizar muchas grandes obras camineras, imposibles de llevar a cabo por los medios económicos normales. Especialmente los grandes puentes y algunas supercarreteras o autopistas pueden ser realizadas por este sistema. No ignoramos que se han realizado licitaciones a tal fin por la República y que los resultados de las mismas han dado peajes tan elevados, que harían prohibitivo su uso; pero ese hecho no debe en ninguna forma hacer que se deserte la utilización del sistema del peaje entre nosotros, pues hay que tener en cuenta un hecho económico importante y es aquel de que, cuando se da una nueva facilidad al tránsito entre lugares intensamente poblados, que tengan lo que podemos llamar un gran tránsito en potencia, éste, una vez que se dispone de la obra nueva, se acrecienta en forma tan vertiginosa, que excede muchas veces las previsiones más optimistas y financia

la obra en un plazo mucho más breve del previsto. Un caso notable al respecto lo ofrece el puente construído sobre la bahía de San Francisco entre la ciudad de este nombre y la ciudad de Oakland, ambas cuya población oscila alrededor del medio millón de habitantes, y por lo tanto con un tránsito potencial relativamente limitado. Esa obra cuyo costo se elevó a los 70 millones de dólares, por la cual se empezó cobrando un peaje de un dólar, intensificó tanto el número de los vehículos que lo utilizaban que en menos de ocho años hubo que reducir el valor del peaje a 0,75 centavos de dólar, primero y a sólo 50 centavos después, sobre pasando las previsiones más optimistas. Se puede afirmar con toda seguridad, que cualquier puente que se construya sobre el Riachuelo ó sobre ríos próximos a nuestras ciudades de cierta importancia, podrá ser pagado dentro de plazos relativamente moderados mediante el sistema de peaje. Recomendamos a los ingenieros de la Repartición ponderar sobre este tema y perseverar con sus iniciativas en su aplicación, ahora que con la nueva Constitución Justicialista ha sido vencido el principal obstáculo que se oponía a ello, cual era la cláusula de la antigua Constitución que, con el propósito de mantener el libre tránsito, hacía imposible aplicar el ventajoso sistema del peaje. Para terminar respecto a este punto diremos que todos los inmensos puentes construídos en el Sur de los Estados Unidos sobre los ríos que van a desembocar en el Golfo de Méjico, lo han sido por el sistema de peaje.-

F)-"Vigilancia y contralor vial- A fin de asegurar el cumplimiento de las reglamentaciones, la conservación de las obras y la seguridad del

tránsito, el Estado desarrollará una acción policial eficiente en coordinación con sus provincias y municipalidades".-

Felizmente el país ya dispone del Reglamento General de Tránsito que es uno de los más sabiamente concebidos y más adelantado en la materia, sancionado con la Ley 13.893; pero desgraciadamente su aplicación en la práctica ha sido casi nula debido a las diferentes jurisdicciones que se ejercen sobre los caminos, y todavía no ha sido posible obtener su aplicación efectiva y uniforme a lo largo de todas las rutas y en particular de las troncales pavimentadas. Una de nuestras tareas complementarias de la construcción y conservación de caminos, de importancia principalísima, y por la que deberemos luchar intensa y tesoneramente, será la de obtener la aplicación estricta e integral de dicho reglamento en defensa de nuestros caminos.-

La realización práctica de los objetivos generales del Plan Quinquenal sólo será posible si el personal se compenetra plenamente de los mismos y si se estimula su espíritu de iniciativa al respecto.-

Pero es indudable, que la mejor manera de alcanzar esos objetivos será la de que nuestra Repartición perfeccione su organización y funcionamiento al máximo, reduciendo al mínimo los papeles y los trámites y coordinando la acción de todas sus dependencias en forma de que la desarrollen en la manera más armónica posible.-



Para ello es necesario que todos trabajemos intensa y continuamente y que se combata todo aquello que vaya contra el orden, la disciplina, y la justicia; que los jefes demos el ejemplo en nuestro trabajo diario; que todos seamos austeros en la utilización de los recursos de la Repartición; en una palabra, que seamos lo que debemos ser: unos fieles servidores del Estado y que a todos se nos pueda aplicar el calificativo de ser los mejores peronistas, sobre una de las banderas expuestas por nuestro gran Presidente, en el sentido que "Para un Peronista existe solamente una clase de hombres: LOS QUE TRABAJAN!".-

Desde ahora invito a todo el personal a presentar iniciativas razonables y viables tendientes a perfeccionar nuestro sistema de trabajo, ya sea eliminando los papeles y trámites no indispensables, sugiriendo nuevos y más simples procedimientos de trabajo, proponiendo iniciativas de carácter técnico para una mejor realización de los trabajos de conservación, y cualquier sugestión de todo orden que acelere y perfeccione la obra vial.-

Debo decir también que todas las ramas de la actividad de la Repartición, la técnica, la contable, la administrativa, la obrera y la de maestranza merecen toda mi atención y consideración dentro de la importancia y finalidades específicas de cada una; en una palabra espero y estoy seguro de que durante mi permanencia al frente de ésta Repartición, todo el personal de la misma se sentirá tratado y considerado en un pie de justa y equilibrada igualdad.-

La situación actual de la Repartición en lo que

respecta a la disponibilidad de fondos para obras no es holgada, debido a que no ha recibido los aportes correspondientes a los recursos legales de varias fuentes; trataremos mediante las gestiones necesarias y oportunas de regularizar, primero esa situación, para así prepararnos mejor para el cumplimiento del segundo Plan Quinquenal de Gobierno que, como claramente lo ha expresado el Sr. Presidente de la Nación, empezará a cobrar gran intensidad dentro de varios meses, cuando se comiencen a percibir los beneficios de las grandes cosechas que todos esperamos. Si para entonces hubiera sido ya sancionada la nueva Ley de Vialidad, la Repartición contaría con los nuevos aportes previstos en ese proyecto de ley, con los cuales estaría en condiciones de desarrollar una intensa obra vial superando los elevados costos kilométricos actuales de los caminos que tanto han aumentado, como consecuencia de múltiples factores, especialmente los de orden económico internacional.-

La acción vial nacional deberá estar estrechamente coordinada, como ya la ley actual y también la futura lo prevén, con la de las provincias y para ello será conveniente y necesario que las correspondientes dependencias de la Repartición mantengan e intensifiquen la debida coordinación con las Direcciones de Vialidad Provincial, para así mejor preparar y llevar a cabo los planes de caminos de Coparticipación Federal. A tal fin ya ha sido encarada una amplia cooperación e intercambio de ideas con las autoridades de la Provincia de Buenos Aires, cooperación que es de desear que, a pesar de la mayor distancia en que se encuentran des-

de nuestra metrópoli las capitales de las otras provincias, se generalice é intensifique también con ellas.-

Igualmente deberemos mantener, a fin de mejor cumplir con los objetivos del Segundo Plan Quinquenal un estrecho contacto con las demás Reparticiones del Ministerio, en general, y en particular con la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, Repartición junto con la cual Vialidad Nacional está realizando en estos momentos dos de las obras más trascendentales para el progreso de la vialidad en el país; me refiero a los caminos entre Paraná y Santa Fe, y entre Zárate y Constanza, que permitirán reemplazar con caminos, largos tramos de la ruta actualmente fluvial disminuyendo el recorrido de estos últimos de 26 a 4 km. en el primer caso y de 42 a sólo menos de 2 km., en el segundo caso. Ese tipo de solución deberá aplicarse también entre Corrientes y Barranqueras y entre La Paz y San Javier.-

La terminación del tramo todavía no pavimentado de la ruta Panamericana N° 9 entre Buenos Aires y San Nicolás, deberá ser también intensificado al máximo, pues esa ruta directa entre las dos ciudades más pobladas del país acortará en 70 km. la distancia actual que existe por camino pavimentado entre ambas, con los consiguientes beneficios y con el descongestionamiento de la ruta 8 actualmente sobrecargada de tránsito.-

Una ruta troncal que debe merecer también nuestra preferente atención es la N° 5 que atraviesa la provincia de Buenos Aires de Este a Oeste y que enfila una larga serie de importantes poblaciones que, desde años

atrás, esperan la llegada de la ruta pavimentada para disfrutar de sus beneficios. Como no es mi propósito hacer ahora una reseña de todas las obras de importancia más urgentemente requeridas, sólo he mencionado esas pocas a las que debo agregar la ruta 11 que desde Rosario, se dirige al Norte próxima al Río Paraná, y que no sólo es una de las más insistentemente reclamadas por las poblaciones, sino también una de las más útiles y necesarias.-

Los accesos a las grandes ciudades, son obras de gran urgencia no sólo por el intenso tránsito que de inmediato las utilizará, una vez habilitadas, sino por razones de costo, particularmente de la parte que corresponde a las expropiaciones que en general aumentan día a día con el crecimiento de esas ciudades, cuyas zonas urbanizadas y de quintas, se desborda y crece continuamente, incrementando el valor de los terrenos en una forma vertiginosa. En fin son muchos los problemas concretos y urgentes que deberemos resolver, razón por la cual ahora no hacemos su enumeración. Los estudios técnico-económicos y las estadísticas tendrán que ser llevadas al día y en una forma que sirvan a los Ingenieros proyectistas, de guía en sus trabajos y planes en forma segura. Pero aparte de las estadísticas, especialmente las de tránsito-censos- que considero tan útiles, pero que sólo reflejan la situación actual del tránsito en cada ruta, y solamente en forma muy limitada el tránsito futuro, por comparación con los censos anteriores, hay un procedimiento simple, sencillo y económico para estimar la importancia relativa que el tránsito puede adquirir en una ruta actualmente no pavimentada, con un caudal de tránsito actual más o menos limitado, cuando

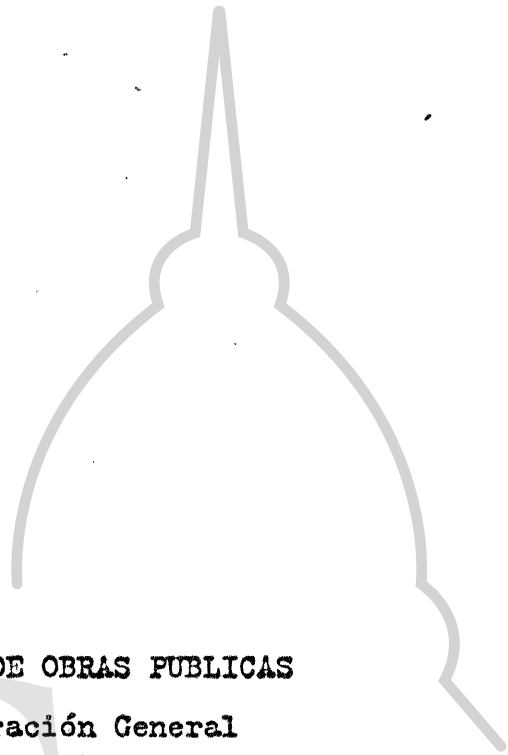
aquella se pavimente, y es el del conocimiento del número de habitantes de los núcleos poblados que atraviesa la ruta. Esos valores fáciles de conocer al día, como consecuencia del censo de población realizado hace pocos años, nos permiten deducir si el tránsito se intensificará en grande, en mediana o en reducida proporción. En efecto el tránsito es generado por la población que utiliza sus vehículos y si bien la distribución del número de vehículos por habitante no es pareja en toda la Nación, se mantiene dentro de límites estrechos que permiten establecer una relación directa entre el número de habitantes de los pueblos y el número de los vehículos que circularán por los tramos próximos. Es sabido que el caudal de tránsito de los caminos, no está generalmente integrado por vehículos que van de extremo a extremo, sino por los que hacen recorridos cortos, de pocas decenas de kilómetros, aunque unos centros den la apariencia de una corriente continua de vehículos. Este es un hecho comprobado plenamente por los estudios de tránsito realizados en los Estados Unidos, y debe ser tenido siempre muy en cuenta al determinar el orden de prioridad en la construcción de los tramos y al fijar los tipos de las superficies de rodamiento. Una excepción a esa regla, la constituye en épocas de verano, el camino de Buenos Aires a Mar del Plata.-

El objeto de estas pocas disquisiciones técnicas, que acabo de hacer, ha sido el de que los Ingenieros de Vialidad Nacional vayamos desde ya unificando criterios en estos aspectos básicos y fundamentales de la obra vial. Esta Repartición, ha tenido desde años atrás la excelente práctica de realizar reuniones anuales en

entre sus jefes de distrito, y los jefes de las dependencias de la capital que han dado gran resultado. Esperamos continuar en el futuro con esa práctica tan útil, para bien de la Repartición.-

En esta breve conferencia espero haber expresado claramente mis puntos de vista sobre la forma de llevar adelante el Segundo Plan Quinquenal de Gobierno, a fin de colaborar en la medida de nuestras posibilidades y capacidad, en la obra de gobierno en que está empeñado nuestro gran Presidente y a quién secunda tan eficazmente nuestro Ministro de Obras Públicas, para llegar así a tener una patria más justa, más feliz y más soberana que constituya, cada vez en mayor grado, el orgullo de todos los argentinos.-

Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Administración General
de Vialidad Nacional

Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A