

Mayo 2 de 1939

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

típicos. Asimismo se han recibido numerosas donaciones de particulares, que han ido a enriquecer las colecciones existentes.

También se dedicó especial atención a las plantaciones de árboles y arbustos indígenas, que fueron diseminados en el campo y en las quintas de las dos poblaciones.

El Parque Criollo fué inaugurado oficialmente el 16 de octubre pasado, con la asistencia de numerosas personalidades y una concurrencia calculada en 20 mil personas.

Desde esa fecha hasta el presente se ha llevado la estadística de los concurrentes en forma mecánica, y arroja un total de más de 35.200 personas, lo que da un promedio superior a 235 visitantes por día, cifra superior en número a la de muchos museos de la Capital Federal.

DIRECCIÓN DE VIALIDAD

La intensa y activa labor que se desplegó por este Gobierno en materia vial, cuya efectividad es innegable ni puede dejarse de apreciar bajo ningún concepto, ante la evidencia de la obra realizada que ya se libró al servicio público, la que se ha iniciado y la que se encuentra en ejecución, se concreta en seguida en forma gráfica con los resúmenes que sintetizan en forma clara y evidente el trabajo hecho.

En el período comprendido entre el 20 de febrero 1938 al 20 de febrero 1939, se construyeron:

(Obras ayuda federal):

	\$	%
a) 122 puentes con una luz total de 2.490 m. y un importe de	2.418.418,09	
b) 939 alcantarillas con una luz total de 1.320 m. y un importe de	1.245.571,96	
c) Mejoramiento en una longitud de 847 kms. de caminos con un importe de	1.045.927,93	
d) 303 kms. de caminos pavimentados con un importe de	12.686.287,57	
Total 55 obras en las que se insu-		
mieron	17.396.205,55	

Trabajos realizados por Administración

Cuadrillas:	\$	%
Movimiento tierra	192.381 m ³ .	
Adoquinado	39.193 m ² .	
Macadam	47.414 m ² .	
Mejoramientos ..	24.407 m ² .	
Gastado	801.665,10	
Equipos:		
Aboveados		
Construcción ..	2.133 km.	
Repasos		
Gastado	148.817,60	

\$ %

Camineros:		
Km. conservados	1.149	
Gastado		868.278,—
<i>Trabajos realizados por administración a destajo</i>		
Movimiento tierra	586.314.659 m ³ .	222.283,63
Aboveados ...	1.314 km.	170.351,—
Macadam	56.510 m ² .	170.011,72
Escollerado	4.400 ml.	290.996,10
Conservación con equipos	366 km.	15.080,—
<i>Contrato:</i>		
Ensanche del camino afirmado General M. Belno	45 km.	2.502.322,15
Total		5.189.805,30

Resumen comparativo de la recaudación del impuesto a la nafta, desde el 1º de enero al 31 de diciembre; entre los años: 1937 - 1938

Año 1937	\$	7.168.684 %
Año 1938	»	7.418.452 »
Año 1938 diferencia en más de ..	\$	249.768 %

Nómina de proyectos del plan de \$ 70.000.000 elevados a consideración del Poder Ejecutivo

SIN LICITAR

José C. Paz a Rodríguez.
Moreno - Luján a Marcos Paz y Cañuelas.
Cañuelas a San Vicente.
San Antonio de Areco - San Andrés de Giles - Mercedes - Lobos.
San Nicolás a Campana (Tramo San Nicolás a Ramallo).
San Nicolás a Campana (Tramo Ramallo a San Pedro).
San Nicolás a Campana (Tramo San Pedro a Atucha).
Saladillo a Tapalqué.
Ayacucho a Las Armas.
Laprida a Lamadrid.
Bragado a Chacabuco.
Pilar a Escobar.

EN ESTUDIO

San Vicente a La Plata.
Campana - Capilla del Señor - Luján.
Brandsen - Ranchos - Belgrano.
General Belgrano a Las Flores.
Las Flores a Rauch.
Rauch a Tandil.
Veinticinco de Mayo a Saladillo.
Las Armas a Madariaga.
Madariaga a la Costa.
Pigüé - Coronel Suárez al camino Olavarría - Tornquist.
Nueve de Julio a Bolívar.

PLAN \$ 70.000.000. — LEY 4540
OBRAS LICITADAS HASTA LA FECHA

Expediente	Camino	Long. Km.	Tipo de Pavimento	O. Básicas \$ %	Pavimento \$ %	Importe total \$ %	Adjudicatario
V - 186 - 38	La Plata - Costa Sur	45,346	H. A. 3 m.	224.926,73	1.204.887,68	1.429.814,41	Basilio Rodrigo
V - 91 - 38	Mar del Plata - Necochea ..	119,781	H. A. 6 - 8 m. B. O. 3 m.	1.233.572,31	3.821.611,78	5.055.184,09	De Miguel y Seeber
V - 90 - 38	Necochea - Juárez	144,764	H. A. 6 - 8 m. B. O. 3 m.	1.524.973,41	6.152.529,97	7.677.503,38	Acevedo y Shaw
V - 547 - 38	Tandil - Ayacucho	53,801	B. O. 6 m.	574.278,78	1.623.381,48	2.197.660,26	S. A. José M. Aragón Limitada
V - 209 - 38	Juárez - Laprida	80,873	B. O. 6 m.	873.734,62	736.372,92	1.610.107,54	Pascual Andolfi
V - 132 - 38	Juárez - Tandil	73,359	B. O. 6 m.	846.035,90	1.507.263,02	2.353.298,92	Cía. Americana Obras Públicas S. A.
V - 138 - 38	B. Mitre - C. de Areco	48,496	H. A. 3 m.	826.583,85	1.601.395,50	2.427.978,85	Cía. General de Obras Públicas Geope
V - 132 - 38	Ramallo - B. Mitre	58,409	H. A. 3 m.	537.169,65	1.848.389,42	2.385.559,07	Remigio Occhi e Hijos
V - 14 - 39	C. de Areco - Chivilcoy	56,816	H. A. 3 m.	542.982,05	1.778.041,61	2.321.023,66	Bugnone y Cía. S. A. Ltda. (Sin adjudicar)
V - 13 - 39	Chivilcoy - V. de Mayo	65,224	H. A. 3 m.	996.015,06	1.861.061,31	2.857.076,37	José María Raggio. (Sin adjudicar)
		746,869		8.180.271,86	22.134.984,69	30.315.206,55	

H. A. Hormigón Armado. — B. O. Bajo Costo

Mayo 2 de 1939

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

Olavarría a Tornquist.
 Pehuajó a Lincoln.
 Tres Arroyos a Claromecó.
 San Nicolás a Campana (Tramo Atucha a Campana).
 Pila a Lezama.

Obra inaugurada el 5 de octubre de 1938

CAMINO DOLORES - MAR DEL PLATA

Longitud total	198.527 m.
Pavimento hormigón armado	1.265,578 m ² .
Puentes (89, con una luz total de)	1.254 m.
Alcantarillas (440 con una luz total de)	1.074 m.
Movimiento de tierra	2.260.486 m ³ .
Alambrados construídos	154.989 m ² .

Importe total de las obras ejecutadas: \$ 11.087.259 %

Los estudios de suelos y su aplicación en la construcción de caminos son de una importancia universalmente aceptada, no solamente para proyectar en forma racional la subrasante, sino las construcciones de calzada de bajo costo.

En todas las obras en construcción se realiza severo control en lo referente a los materiales empleados, resistencias del hormigón, espesores de las losas y la influencia de los agentes nocivos, como ser heladas, aguas salinas, etcétera.

A fin de reducir el costo de las obras, como asimismo ampliar o reparar éstas, se tiende actualmente a utilizar en ellas materiales locales.

Y así aplicando este criterio en la ejecución de las obras de arte y pavimento al camino Dolores - Mar del Plata, se estudiaron los materiales de la zona y una vez reconocida la posibilidad de empleo se autorizó el uso opcional de éstos.

Se emplearon arenas de mar de las playas de Mar del Plata y Miramar, corrigiendo algún defecto, si fué necesario, con arena cuarcítica de Mar del Plata o Balcarce. Como agregado grueso se eligió el pedregullo cuarcítico de Mar del Plata. Sólo en un tramo se empleó como agregado grueso pedregullo granítico procedente de las canteras de Tandil.

Se hicieron numerosos análisis de las aguas procedentes de distintas perforaciones, a fin de poder usar aquellas que fueran menos perniciosas para el hormigón, puesto que muchas de ellas contenían cantidades apreciables de sulfato. Como complemento de los análisis se hicieron ensayos comparativos de laboratorio sobre mortero. Analizáronse en total veinte muestras de agua. Los hierros y alambres empleados no ofrecieron difi-

cultades, ajustándose a las exigencias del pliego de bases y condiciones. Fueron ensayados diez y seis muestras de estos materiales.

Durante todo el desarrollo de las obras se analizaron frecuentemente los agregados inertes y demás materiales, como también se confeccionaron probetas del hormigón empleado en las obras que luego fueron sometidas a los ensayos pertinentes.

En total se tomaron noventa y ocho muestras de agregados y cuatrocientas quince probetas, siendo los resultados obtenidos satisfactorios.

En cuanto al pavimento, en los tramos en que se empleó el hormigón vibrado se comenzó trabajando a razón de trescientos treinta kilogramos de cemento por metro cúbico de hormigón elaborado.

Al mismo tiempo se estudiaron las condiciones de trabajo, dado que en esta técnica moderna se contaba con muy poca experiencia y a medida que los ensayos de control mostraban el progreso paulatino y constante de la calidad del hormigón, se fué reduciendo la cantidad de cemento, hasta llegar a los trescientos quince kilos por metro cúbico establecidos en las especificaciones de la obra.

Por medios mecánicos se extrajeron un mil ciento sesenta testigos que permitieron comprobar el espesor y resistencia del pavimento.

Los resultados han sido halagüeños al punto de mostrar en numerosos tramos de quinientos metros de longitud resistencias promedio a la compresión, superiores a los trescientos cincuenta kilos por centímetro cuadrado a la edad de veintiocho días.

En el primer tramo que arranca de Dolores (trecho de 50 kilómetros), se empleó hormigón sin vibrar con un dosaje de trescientos cincuenta kilos de cemento por metro cúbico de hormigón, se tomaron doscientos ochenta y siete testigos, y cabe decir lo mismo respecto a sus resultados.

Además, en una parte del tramo, entre las estaciones Pirán y Vidal, se observó que la subrasante no ofrecía las características adecuadas para el soporte del pavimento, se adicionó a la subrasante una capa de arena, esperándose haber conseguido los resultados deseados.

*

En atención a las previsiones de la Ley 4539 se ha terminado la modernización

de la Fábrica de Caños, Adoquines y Pedregullo de Sierra Chica, y la instalación de una cantera de granito en «El Cerrito», partido de Balcarce.

Fábrica de Sierra Chica. — La modernización de la Fábrica de Sierra Chica inaugurada en forma oficial recientemente, consiste: en la ampliación de la usina eléctrica existente, reemplazando un grupo electrógeno fuera de uso de un motor Diesel de 300 caballos de fuerza, por otro de 700 caballos, de acuerdo a las necesidades del futuro inmediato.

Al mismo tiempo se modernizó la planta de trituración mediante el emplazamiento de máquinas retritadoras de tipo moderno, encontrándose ya instaladas todas las maquinarias que se dispuso adquirir.

Cantera «El Cerrito», en Balcarce. — Se ha iniciado la explotación de la cantera de granito «El Cerrito», en Balcarce, habiéndose fabricado granitulos, adoquines y cordones.

Se está trabajando en la instalación de la planta para la producción de pedregullo y arena.

La construcción del silo para almacenaje de estos materiales está próxima a terminarse.

En dicha planta se instalarán próximamente dos trituradoras y un elevador que quedaron disponibles al realizarse las obras de ampliación en la cantera de Sierra Chica.

Se han emitido las órdenes de compra por los motores eléctricos necesarios para accionar dichas máquinas y también por la zaranda para los materiales antes mencionados. Dichos motores y zaranda deberán ser provistos próximamente.

Está terminada la instalación de la línea principal para la provisión de energía eléctrica para fuerza y luz en la cantera. Dicha provisión estará a cargo de la Compañía Suizo Argentina de Electricidad.

A tono con el aumento constante de las necesidades y a fin de llevar sobre las obras viales un control más efectivo y al mismo tiempo obtener el máximo de eficiencia en tales construcciones, se ha aumentado el número de maquinarias e instrumentales del Laboratorio de Ensayo de Materiales que funciona actualmente en la Dirección.

*

El Ministerio de Obras Públicas por gestiones de la Dirección de Vialidad pro-

yectó instalar en el terreno de las calles 52 y 122 (Paseo del Bosque de La Plata), un amplísimo edificio, destinado a Laboratorio de Ensayos de Materiales, cuya construcción se encuentra actualmente muy adelantada.

Esta iniciativa fué debida al incesante incremento de las obras viales, como así también al progreso en el estudio de los materiales de construcción, se hizo necesaria la instalación de un laboratorio de ensayos de los mismos, para así lograrse un control racional de las obras y al mismo tiempo, una economía en los gastos de construcción por la utilización de materiales locales, hoy no usados en la cantidad posible, por ignorarse sus cualidades y comportamiento.

Este Laboratorio contará con un edificio especialmente proyectado por la Dirección de Arquitectura, de acuerdo a la modalidad de los trabajos. El costo presupuestado del edificio es de pesos 339.000.

En cuanto al criterio adoptado al adquirir las maquinarias y elementos de ensayos para el mismo laboratorio, ha sido de acuerdo a la naturaleza y urgente necesidad de las mismas.

Para su mejor funcionamiento se dividirá en tres secciones principales:

Primera. — Sección administrativa: con locales destinados al Jefe, Encargado de Laboratorio, Personal, Biblioteca, Sala de Conferencias, etcétera.

Segunda. — Sección cementos, morteros y hormigones, en la que se encuentra la sala de máquinas donde se instalarán la máquina Universal de 200 toneladas, el martinete Amsler para ensayos al choque, la máquina de torsión, etcétera.

Otra sala será la de rocas con sus máquinas al impacto, perforadora con trépano de diamante y sierra.

Tercera. — Sección química: con locales para análisis en general, ensayos de betunes, metalográficos, suelos, rocas, etcétera.

Con los elementos recientemente adquiridos y otros que habrán de adquirirse cuando las necesidades lo exijan, este laboratorio será sin duda, uno de los más completos del país, en lo relativo a ensayos sobre materiales de construcción.

El costo de las maquinarias adquiridas asciende a la suma de pesos 120.000 moneda nacional.

*

Otro problema que se ha encarado, es la conservación de los caminos, y a este

Mayo 2 de 1939

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

efecto se ha hecho un estudio completo sobre distribución de elementos, y se han proyectado planes amplios sobre la adquisición de los implementos necesarios, habiéndose dispuesto la adquisición de doce Equipos Patrulleros, constituidos por motoniveladoras con sus correspondientes casillas rodantes, que con las existentes en la actualidad, forman un conjunto de diez y seis, previéndose para el año próximo el aumento de veinticuatro unidades más.

*

Con preferencia al camino a Mar del Plata, una revelación digna de ser mencionada respecto a la importancia de esta ruta, es el hecho comprobado de la instalación de servicios nuevos para el transporte de cargas ya sea hacia el puerto de Mar del Plata o a Plaza, revelación auspiciosa, por cierto, si se tiene en cuenta el rótulo que se le hiciera de camino de turismo, ya previéndose que también será de turismo, pero, no fundamentalmente.

*

En la fábrica de caños ubicada en La Plata, dependiente de la División Materiales, se encuentra instalado un equipo para doblar y remachar chapas onduladas para la fabricación de caños hasta 1,40 metros de diámetro.

Se hace notar que con el equipo mencionado y cuatro operarios, se produce la misma cantidad de caños de metal ondulado que con quince operarios en caños de hormigón simple, a pesar de contar con un sistema eficiente para estos últimos.

La producción diaria es de 40 a 50 metros lineales para caños de 0,80 metros diámetro.

ENSANCHE DEL CAMINO AFIRMADO «GENERAL MANUEL BELGRANO»

Fundamentos que sirvieron para la sanción de la Ley

El tránsito del camino afirmado «General Manuel Belgrano», que une las capitales de La Plata y Buenos Aires, crece rápidamente, de forma que aplicando criterios de predicción de tráfico para el futuro, de acuerdo con la experiencia producida y observada en los últimos diez años, nos llevaría a admitir que él será de una magnitud extraordinaria.

Pero no solamente es el volumen de tránsito el que crece; la velocidad de circulación va aumentando rápidamente a

medida que la industria automotriz lanza al mercado nuevos tipos vehiculares cada vez más perfeccionados, veloces y potentes.

De tal suerte que, estos factores combinados, producen una real superación del automotor sobre el tipo corriente de nuestras carreteras, trazadas y diseñadas con criterio técnico exento del factor de seguridad en las mismas, que preside y orienta ya francamente la tendencia moderna en la materia.

Hasta ahora fué común el criterio de los proyectistas de caminos tener en cuenta preponderantemente, consideraciones económicas de costo mínimo de transporte; racional tipo de calzada, etcétera, para un tipo y volumen dados de tránsito. Pero el aumento progresivamente creciente de las velocidades de los vehículos automotores, la tendencia natural en aceptarlo por el conductor normal, por una parte, y por otra la secuela de accidentes registrados en todo el mundo, hizo que la tendencia fuera de proyectarlos en función de una velocidad directriz determinada, considerándose factores de seguridad conveniente para reducir a un mínimo compatible y tolerable el número de aquéllos.

Esta moderna tendencia de construcción de carreteras especiales pónese de relieve en distintas partes del mundo, en las cuales toman fisonomía propia y se conocen bajo distintos nombres: «Autos-tradas» en Italia, «Autobahnen» en Alemania, «Highways» en Estados Unidos, a los cuales, en el lenguaje técnico vernáculo de nuestro país se les ha traducido por «autopistas», carreteras de tránsito rápido, etcétera.

Por sus características fundamentales, ellas tienden a establecer, entre grandes ciudades y capitales, circulación de máxima rapidez con un máximo de seguridad.

En Estados Unidos, el año pasado se registra el siguiente dato: más de 35.000 muertes y de 1.000.000 de heridos han ocurrido en las carreteras del país, mientras que ni un solo accidente ferroviario registra la estadística similar del mismo país. El contraste es harto elocuente y significativo, desde el momento que permite deducir la observación que él produce en el mismo medio y con el mismo elemento humano. De él surge, sin ninguna duda, que las características del camino son muy inferiores a las del ferro-

carril, en cuanto se refiere a su organización, a sus condiciones de uso y a su seguridad.

Características de las «autopistas». — Las condiciones de seguridad que debe llenar una carretera moderna son las siguientes:

a) Supresión de cruces de líneas de tráfico, de cualquier naturaleza que ellas sean;

b) Doble mano en la calzada, separadas físicamente;

c) Velocidad de circulación uniforme o aproximadamente uniforme en cada vía;

d) Diseño de la calzada tal, que el conductor tienda a mantenerse paralelo a su eje y diseño de las banquinas y zonas adyacentes, tales que, supuesto el vehículo desviado de la calzada, no le ofrezcan obstáculos peligrosos, hasta su completa detención (1).

El problema de la congestión del camino «General Manuel Belgrano». — Es éste un problema técnico difícil, en sumo grado, de discernir. La aplicación de fórmulas de algún valimiento nos hace llegar a la conclusión de que el camino no sufre, sino aisladamente, los efectos de la congestión, entendiéndose por tal, según lo indica el especialista en estos asuntos A. W. Johnson: «cuando el número de vehículos es suficientemente alto como para hacer impracticable todo desvío, existe disminución de la velocidad directriz característica y los vehículos tienden a amontonarse».

La experiencia indica que no hay congestión alguna en un camino de seis metros de ancho mientras el tránsito no excede de 200 vehículos por hora en cada sentido, o sea de 400 vehículos por hora en ambos sentidos.

Y bien: el camino afirmado «General Manuel Belgrano» sufre una gran variación horaria en el tránsito. En espacios determinados de tiempo que oscilan de media a una y media horas, se produce un tránsito «sui géneris» de mayor intensidad en un sentido que en otro — a la salida de las carreras del Hipódromo de La Plata—, que hace se sobrepase con holgura aquél número. En estos instantes, la peligrosidad del camino sobrecargado es evidente. El paso de los vehículos se produce no exento de peligro.

(1) Se ha seguido las directivas propugnadas por el ingeniero Pascual Palazo y trabajos extranjeros.

Además, por observaciones prácticas que no han escapado al espíritu menos avezado, en las fórmulas que dan la capacidad del camino de seis metros de ancho, no intervienen factores particulares que presenta este camino, como ser: presencia de cordones, árboles laterales próximos (que se están extrayendo) y especialmente pendiente o bombeo fuerte hacia un solo sentido, todo lo cual reduce considerablemente el ancho teórico de la calzada de dos vías a uno práctico cuyo valor escapa a nuestro exacto conocimiento.

Conviene a este respecto agregar que el camino tiene varios accesos laterales peligrosos y que la velocidad vehicular *directriz* a que nos hemos referido, para dicho camino, no corresponde a la que en él se desarrolla. Diversidad de tipos de tránsito agravan el problema, especialmente a la salida de La Plata y en Avellaneda.

Conviene aquí extractar las conclusiones de un interesante trabajo del Profesor de Ingeniería Vial y Transporte de la Universidad de Michigan, Ingeniero Roger L. Morrison, titulado «Efecto del ancho de los pavimentos sobre los accidentes», que son:

1° Ocurren más accidentes en pavimentos de 15 y 18 pies que en los de 20, que cuentan con un tráfico similar;

2° El mayor aumento en porcentaje de accidentes está en rozaduras al pasarse los vehículos;

3° Los ómnibus raramente ocasionan o sufren accidentes;

4° El porcentaje de aumento de accidentes en que intervienen camiones y de los que no intervienen éstos, es aproximadamente el mismo;

5° El aumento en el número de accidentes ocurridos a vehículos «no camiones», es mucho mayor que el aumento en accidentes ocurridos a camiones;

6° El costo adicional de accidentes sobre pavimentos de anchos de 18' parece ser mayor que el costo anual de dos pies adicionales de pavimento.

De estos ítems se infiere que se necesitan pavimentos más anchos, mucho más a causa de los accidentes en que intervienen automóviles que en los que intervienen camiones y ómnibus.

Debemos convenir que no existen muchas seguridades acerca de la exactitud de una investigación que sólo incluye 115 accidentes ocurridos en tres cami-

Mayo 2 de 1939

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

nos de 20', uno de 18' y otro de 14' a 16'. Estudios posteriores realizados en otros lugares pueden contradecirnos, pero tienen cierta consistencia para ser refutados por simples opiniones o cómputos que no se hallen respaldados por datos reales. Se espera haber sugerido un método de aproximación que será adoptado o mejorado por otras investigaciones.

Soluciones aconsejables: Inmediata y mediata

Inmediata. — Ensanche de la calzada actual y expropiaciones parciales. La Dirección de Vialidad de la Provincia, de acuerdo con una iniciativa del Ministerio, ha encarado con carácter experimental el ensanche entre los kilómetros 31 y 32, en las proximidades de Florencio Varela, desde 6 metros hasta 7,90 metros, transformando el fuerte bombeo de 22 centímetros en uno de 17-12 centímetros y embutiendo los cordones laterales, pasibles de justificada crítica. En esta forma se ha llevado la trocha o vía de camino de tres metros (teórico) a 3,65 metros, es decir, el ancho total de 6 metros (con cordones) a 7,30 metros. Además se construyen dos banquetas estabilizadas de 0,30 metros de ancho a cada lado.

Se amplían los puentes y alcantarillas existentes, adecuándolos al nuevo ancho de la calzada, a excepción de los grandes puentes de alma llena o reticulados que se dejan tales cuales son, con el ulterior propósito de su ensanche.

Se produce la separación virtual del tránsito de peatones y tránsito vehicular, mediante la separación con postes señalizadores de hormigón convenientemente pintados (solución que lógicamente entraña algún peligro para los peatones).

Finalmente, se proyecta la toma de juntas asfálticas del camino y la señalización de dos franjas de tránsito mediante pintura de bandas y ejes adecuados.

La observación directa ha demostrado —y en ese sentido se han recibido juicios alentadores y auspiciosos— que el kilómetro ensanchado cumple un rol interesante en la actualidad.

La obra inmediata se completaría expropiando las zonas necesarias para los cruces con accesos laterales, las que constituirían partes alicuotas de la zona total a expropiar para el plan de ejecu-

ción mediato de que se habla seguidamente.

Solución mediata: Carretera de tránsito rápido o autopista entre La Plata y Buenos Aires. — Por todo lo expuesto, por la experiencia ajena aleccionadora, por la propia balbuceante que ha puesto su jalón inicial en el trazado de la Avenida General Paz de Buenos Aires, por el incremento de tránsito que se constata a través de los censos de tráfico, incompletos es cierto, pero que constituyen índices ciertos de la evolución del mismo, la solución futura deberá ser una carretera que cumpla con las premisas esbozadas en estos fundamentos. Esta solución la estudia en la actualidad el Poder Ejecutivo por medio del organismo vial correspondiente, encarándose asimismo, como es lógico, la financiación más conveniente.

Se diseñará la carretera teniendo en cuenta los principios fundamentales que rigen para este novísimo tipo de carreteras de tránsito rápido: separación de tráfico lento o local y rápido o general; separación de manos en este último; separación de peatones, ciclistas, jinetes y vehículos a sangre; separación de niveles en los cruces, etcétera.

La velocidad directriz será de un mínimo de cien kilómetros por hora; los cruces serán a distinto nivel o a nivel, pero reservando la tierra necesaria para el futuro cruce a dos niveles; el ancho de cada vía oscilará de 3,50 a 4 metros, ancho de las banquetas laterales de 3 metros y centrales de separación de manos de 5 metros, como mínimo; accesos a la propiedad privada, se proveerá a través de cruces racionalmente ubicados. Para el servicio de los propietarios ribereños podrá establecerse servidumbre de tránsito a ambos lados del camino.

Amplias zonas de visibilidad, curvas racionales tanto horizontales como verticales y, finalmente, arbolado a la vera de la autopista, completarán el conjunto del gran camino que deberá unir a ambas capitales.

Además se preverá futuros ensanches a medida que los fondos y necesidades lo reclamen, en un alcance mínimo de un siglo.

Así que, es de conveniencia subordinar este proyecto, el de la solución inmediata, al ulterior o mediato y ello habrá de hacerse con el criterio de no oca-

Mayo 2 de 1939

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

sionar gastos que después no se justifiquen al encarar el problema más general.

Expropiaciones. — A los efectos de expropiar zonas adecuadas para accesos, visibilidad, etcétera, necesarias para completar la obra del ensanche, sería conveniente invertir hasta la suma de pesos 200.000 moneda nacional en tal concepto.

Consideraciones finales

Este proyecto de ampliación del camino afirmado «General Manuel Belgrano» no resuelve, como lo dejamos expuesto, definitivamente el problema vial entrambas capitales, pero brinda una solución de inmediata aplicación, con un costo mínimo para dotar a la carretera de elementos de seguridad para el tránsito de que carece actualmente.

En su oportunidad será estudiada la solución mediata, es decir, la carretera de tránsito rápido o autopista, que deberá vincular, en un futuro próximo, a La Plata con Buenos Aires, siguiendo así el ejemplo de otros países y atendiendo con previsión las necesidades viales del futuro.

Creemos firmemente que, la mejor solución sea estudiar una nueva traza vinculándola con un acceso adecuado a Buenos Aires —ya que el de La Plata no constituirá mayor problema— puesto que así y solamente así, se podrá arribar a grandes y felices soluciones, evitando los elevados costos de expropiación. Posiblemente su elección habrá de hacerse de manera que la traza se encuadre dentro de la franja que va desde las vías del Ferrocarril Sud hasta el río, con lo que de paso se acortaría el recorrido, se evitaría en lo posible los centros poblados y se crearían de paso vastas zonas arboladas, aprovechando las existentes, que constituirían vastos pulmones para las febriles poblaciones metropolitanas y ciudades adyacentes.

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

Los servicios del Ferrocarril Provincial se han cumplido con regularidad, beneficiando a los productores y al comercio de la extensa zona que sirven sus líneas.

Los productos del año alcanzaron a 5.050.794,10 pesos, y si bien esta suma es inferior en pesos 370.154,31 moneda nacional a la del año anterior, que mar-

có el record, debe tenerse presente que el año 1937 fué superior en cuanto se relaciona con la producción, su valor y la importancia de las operaciones comerciales. Los ingresos de 1938 han superado en pesos 222.848,86 moneda nacional a los de 1936, que marcaron la entrada anual máxima hasta entonces.

El tonelaje de cargas transportadas ha sido de 430.899 en 1936, 565.734 en 1937 y 534.908 en el año último.

En 1938, continuando la serie de mejoras dispuestas por la Ley 4539 o las que es posible realizar con los recursos ordinarios, de acuerdo al plan establecido, se han podido inaugurar los servicios de las nuevas estaciones Santiago Garbarini en el partido de Veinticinco de Mayo y Gerente Cilley en Nueve de Julio. Asimismo se ha dado término a la pasarela para peatones construída en hormigón, a través de la playa de la estación La Plata y vías del Ferrocarril Sud, en la calle 17 de 71 a 72, dando satisfacción a un anhelo muchas veces expresado por la población de un importante barrio de la ciudad.

Se ha intensificado la reparación del material rodante y se han construído algunas unidades especiales reclamadas por el tráfico. Han sido objeto también, de especial atención, los servicios de conservación de las instalaciones fijas. Se dió término a la dotación del control de trenes entre Avellaneda, La Plata y la estación Etcheverry.

Los servicios para pasajeros atendidos con automotrices Diesel eléctricas, han mantenido la bondad demostrada desde el primer momento, determinando la conveniencia de extenderlos a los que aun son prestados con trenes a vapor, medida que preocupa al Poder Ejecutivo.

Las mejoras de todo orden que han beneficiado al personal desde la iniciación de este Gobierno, se han acrecido en el último año, con la aprobación de los escalafones del personal obrero de Vía y Obras.

INSTITUTO DE COLONIZACIÓN

El Instituto de Colonización ha proseguido el cumplimiento de la misión que le fuera encomendada. Mas la acción colonizadora no es una empresa fácil y asegurar el próspero desenvolvimiento de una familia agricultora dentro de las condiciones de las explotaciones normales en la Provincia, requiere un capital considerable y por grande que sea el sa-

Mayo 2 de 1939

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

crificio del Estado, el esfuerzo está limitado por razones técnicas, financieras y económicas. Gracias al Instituto dispone la Provincia de una entidad firmemente consolidada que por acción progresiva llevará los beneficios de la propiedad y del fraccionamiento a todos los partidos.

El Instituto ha seguido el ritmo normal que le permite su capital. Ha invertido pesos 14.441.277 moneda nacional en adquisición de tierras de primer orden para la explotación agrícola o ganadera. De ellas han sido colocados lotes por valor de pesos 9.532.197 moneda nacional entre auténticos productores agrarios; aproximadamente por valor de un millón de pesos han sido destinados a fines de interés público, formación o ampliación de ejidos urbanos, constitución de parques, creación de chacras experimentales y reservas propias de la Administración que prevén el establecimiento de los servicios sociales requeridos por los núcleos formados. Quedan en consecuencia sólo lotes por valor de pesos 3.909.080 moneda nacional, que serán entregados a sus propietarios en el curso del corriente año. El ejercicio financiero del Instituto se ha cerrado con una utilidad de pesos 500.000 moneda nacional.

La selección de los colonos se ha efectuado mediante severo concurso, que sólo permite acordar las ventajas de la propiedad a aquellos que han acreditado capacidad suficiente para conducir exitosamente su explotación con beneficios para la colectividad.

La colonia «Santa María» ubicada en el partido de Carlos Casares y «El Fortín» en el de General Alvear, han quedado totalmente integradas y en el curso del corriente año serán completadas tres más, con lo que se habrían estabilizado más de dos mil personas en zonas donde hasta ahora el latifundio trababa su progreso.

Se destaca marcando rumbos a la acción colonizadora reclamada por un país, la organización creada por el Instituto en sus núcleos constituídos: créditos para la adquisición de bolsas y semillas, escuelas, consorcios camineros, viviendas dignas y finalmente los seguros sobre los saldos hipotecarios que llevará a cada adjudicatario la seguridad de que su esfuerzo será legado a sus hijos.

En atención a las difíciles circunstancias porque atraviesan los productores agrarios de la Provincia el Instituto ha reducido al 5 por ciento la cuota inicial.

En estos momentos en que las dificultades económicas del agro y lo penoso del esfuerzo rural desvía hacia las ciudades la población campesina, señalándose como su consecuencia más deplorable la despoblación rural y la disminución de la natalidad, la acción del Instituto por civilizar el campo, señala rumbos más seguros para reconquistar el hombre por la tierra.

La Colonia «Santa María» es un ejemplo, donde antes sólo había 42 peones, hay ahora 611 personas que enriquecerán a la colectividad, aplicando su trabajo en su tierra. La proporción indicada permite esperar que en las sesenta y cinco mil hectáreas incorporadas a la colonización escasamente pobladas por 398 personas seminómadas, se arraigarán no menos de dos millares de trabajadores argentinos.

Honorable Asamblea:

Os pido que me permitáis hablaros así, puesto que inicio mi regreso al llano, sin asomo de pretensión, de crítica o de reproche.

Con este estado de ánimo me preparo a recorrer el último año de mi administración y me iré mañana al seno de mi hogar, que es mi orgullo, mi alegría y mi consuelo, sin agravios ni amarguras. Volveré sí, con altivez y dignidad a la vez que con mi capital acrecentado de reflexión y tolerancia, seguro de haber procurado lo mejor dentro de lo posible, intacto mi penacho, que todos queremos conservar incólume y enhiesto, aunque los vientos lo agiten y la intemperie lo maltrate o quiera abatirlo la tempestad. (*Aplausos prolongados*).

De la obra material y espiritual cumplida, os he dado cuenta en este documento final, abierto al juicio del pueblo de la Provincia. El dirá si malgasté en la holganza, en la fruición o en el necio halago, los restos de mi juventud y las ambiciones más caras de mi patriotismo.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad. (*¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos prolongados*).

Sr. Presidente — Queda levantada la sesión.

— Eran las 17.30 horas.