

Armonización de un Plan de conjunto.

Hasta la fecha en nuestro País hemos procedido con la más grande anarquía en lo que se refiere a la solución de nuestro problema vial.

La consecuencia de la falta de coordinación en los esfuerzos hechos, se traduce claramente en los resultados obtenidos hasta ahora: enormes gastos anuales y el problema no solamente no está resuelto ni de lejos, sino que podemos estar seguros de que si se sigue con los mismos procedimientos, no lo estará nunca.

Todo lo que se haga por dar una vez de alarma en este sentido, será poco, en vista de la colosal trascendencia que el asunto tiene, no solamente para el progreso del País, sino para la Defensa Nacional misma.

Malgastar tan cuantiosas sumas de dinero y de energías, como las que se gastarían infructuosamente si no se encarasen cuanto antes las cosas con un espíritu más científico, sumado ello a la pérdida de tiempo y a los perjuicios causados al público, constituiría para todo Gobierno uno de los más serios cargos que la posteridad podría hacerle.

Felizmente en el horizonte nacional ya se vislumbra la claridad de un nuevo día, también en este importante renglón de la administración pública.

La prensa diaria y sobre todo "La Razón" se ocupan de preferencia por el asunto.

El Señor Presidente de la Nación ha prometido darle impulso a la cuestión.

La opinión pública hace ya sentir su peso en favor de la pronta solución de los problemas de mayor urgencia, relacionados con la carretera.

Por fin, el 2º. Congreso Nacional de Vialidad, con su excelente programa discutirá ampliamente los puntos capitales y no hay duda de que sus conclusiones influenciarán ampliamente sobre las futuras decisiones a tomar por las reparticiones públicas correspondientes.

Legislación, finanzas, soluciones técnicas y tantos otros puntos correlacionados con el importante problema de nuestra vialidad, serán analizados y discutidos por nuestros hombres más competentes y como siempre, se sacarán a relucir los buenos ejemplos del extranjero.

Y todo ello será sin duda precedido y presidido por el punto capital, que constituirá el basamento sobre el cual descansará el organismo grandioso que crearán dichos señores. Esa base está ya esbozada, como primer punto a discutir por el Congreso de Vialidad a reunirse en el próximo mes de Julio: es la "Coordinación de la acción de los poderes federales y provinciales en materia de legislación vial".

Sin dicha coordinación no se hará nada; si se llega a establecerla convenientemente todo el resto del problema iría poco a poco resolviéndose solo; sobre todo el muy delicado punto de las finanzas encontraría en aquella, una sólida base en que apoyarse.

Que todo está por hacerse aún en nuestro País en lo que a tal coordinación se refiere, creo haberlo ya demostrado en mis anteriores escritos.

Pero ya que en el presente artículo trataré especialmente este punto, agregaré algunas de las más recientes pruebas que a través de la prensa diaria me han llegado hasta aquí.

- 1) De "La Razón" del 15 de Marzo del corriente año , artículo titulado "La vialidad nacional al través de una gira realizada por la Provincia de Santa Fé" - "Falta de un plan caminero" :

" Pero la dependencia técnica al proyectar caminos, y esto ocurre en todo el País, no contempla estos aspectos que son , no obstante primordiales para la vialidad de toda nación, y en particular en ésta en la cual toda su riqueza es producción y en la que esa producción está diseminada en su vasto territorio.

Es por eso que aquí no rinde lo que debiera los recursos que se insumen anualmente en vialidad nacional , tanto más cuanto que como es notorio estamos tan en mora en esa materia con relación a las necesidades del tráfico terrestre y del progreso que en otro orden ha alcanzado el país en lo que respecta con las comunicaciones , como ser por la vía fluvial y marítima cuya dirección general ha contemplado siempre los verdaderos aspectos de la economía nacional.

Debido a la insuficiencia de vialidad en las provincias mayormente productoras , el país pierde anualmente sumas considerables que son insumidas exageradamente por el transporte ferroviario o por el avance lento y costoso en tracción a sangre porque los caminos son escasos y los existentes tan malos que hace imposible el empleo del camión en la proporción en que se podría utilizar especialmente en Santa Fé.

A causa de la misma circunstancia no se puede tampoco combinar un transporte sistemático desde las fuentes de producción hasta las de embarque ,por medio de la tracción mecánica que tanta economía representa cuando las cargas son considerables.

La obra provincial en materia de vialidad es recomendable; constituye sin duda un esfuerzo, pero más que todo demuestra que en Santa Fé existe un concepto más adelantado de lo que debe ser la política caminera en el país y por conveniencia en la provincia.

Hay concepto de las necesidades de la producción y es por eso que se ha tratado de desarrollar un plan conforme a dichas finalidades, cuya aplicación sólo en parte ha sido posible llevar a efecto debido a la falta de recursos.

No ocurre lo mismo con la vialidad nacional , deshilvanada , sobre todo denota escasez de vistas con relación a las necesidades " presentes y futuras ".

- 2) De "Los Principios" de Córdoba - Mayo del corriente año , "Deficiencias de la Seccional de puentes y caminos" :

" Salta. 2- En los círculos comerciales de ésta se viene protestando por la falta de pago de la seccional de puentes y caminos de la nación, algunas de cuyas obras se adeudan desde el mes de Mayo de 1928.

Por estas mismas causas muchos obreros de la repartición debieron vender sus sueldos con descuentos del 15 y 20 por ciento, pues paralizados los trabajos tuvieron que ausentarse a otras zonas.

Además llama la atención que dicha repartición no hace construir por ahora ninguna obra en esta provincia, no obstante disponer del presupuesto nacional del corriente año de cerca de 5.000.000 pesos para la construcción de puentes y caminos en Salta.

Urge la necesidad por otra parte , de que pasada la época de lluvias, deben refaccionarse muchos caminos que se hallan en muy malas " condiciones de tránsito."

Yo no creo que sea necesario discutir mucho el asunto para llegar a convenir en que es necesario un cambio de rumbos en lo que se refiere a la forma más conveniente "para el porvenir" de la intervención de la Nación en el problema vial de las Provincias. En mi artículo sobre Legislación , he tratado en detalle tal asunto. Creo también que no sería difícil se llegara a las siguientes conclusiones , en lo que se refiere a la vialidad para vehículos automóviles:

- 1º) La intervención de la Nación debe limitarse a las líneas principales de la red nacional , red que debe ser estudiada en co-

ordinación con las Provincias y respondiendo a un plan de conjunto bien armonizado.

- 2°) La Nación contribuirá con sus fondos dentro de un cierto límite , para la construcción de dichas líneas principales. El mantenimiento posterior de estas líneas debe correr por cuenta exclusiva de la Provincia interesada.
- 3°) La Nación no prestará ayuda sino a las Provincias que tengan sus servicios de vialidad bien organizados y garanticen la buena ejecución de las obras proyectadas y su mantenimiento posterior en servicio.
- 4°) La Nación tendrá organizado un servicio de control técnico en cada una de las Provincias en que se construyan vías pavimentadas de la red nacional proyectada.
- 5°) Las vías pavimentadas, destinadas a los vehículos automóviles, deben ser costeadas exclusivamente por los beneficiados directamente por ellas. Tales vías deben ser también exclusivamente utilizadas por quienes las costean , es decir que de ellas deben ser excluidos los vehículos a tracción animal.
- 6°) Una vez redactado el Plan de Conjunto , en lo que se refiere a las líneas de mayor urgencia , ellas deben ser realizadas de inmediato, con el objeto de servir de experimentación , a la par que de satisfacer cuanto antes las necesidades.
- 7°) La realización de las obras no se llevaría a cabo con limitados fondos del presupuesto anual, sino que se encararía la total realización de determinadas líneas , dentro de un número de años estipulado de antemano. El pago total de tales líneas se efectuaría con el producido de "empréstitos de vialidad" (Nacionales y Provinciales).
- 8°) Estas obras se ejecutarían por licitación e administración, pero bajo el concepto de que ellas se realizarían en grande escala utilizando maquinarias y procedimientos de gran rendimiento.
- 9°) La provisión de las materias primas principales : piedra y arena, serían motivo de estudios especiales en lo que se refiere a la explotación de canteras y al transporte al pie de obra, con el objeto de obtener el precio mínimo posible. También podría aplicarse el procedimiento de la licitación en grande escala para los demás materiales a utilizar , sobre todo el cemento.
- 10°) El Gobierno Nacional debería hacer ~~arreglos~~ arreglos especiales para el transporte a bajo costo de todos los materiales a utilizar en las obras.
- 11°) Se trataría de que se formasen grandes compañías nacionales para la construcción de carreteras pavimentadas, montadas con las más modernas maquinarias y organizadas en forma de obtener grandes rendimientos de trabajo diario .
- 12°) La adjudicación de las obras se haría por secciones de gran magnitud, de manera que el trabajo se pudiera organizar en forma de gran empresa. Por ejemplo podría tomarse un límite mínimo de 100 km. de carretera.

En fin , muchos otros puntos podrían considerarse con el objeto de obtener una buena organización de conjunto y un abaratamiento de los precios unitarios en las obras.

Es indudable que la cuestión "precios unitarios" tendrá una influencia preponderante en la resolución de nuestro problema de la vía pavimentada para vehículos automóviles.

Sobre la base de los actuales precios de nuestro País, el problema ni siquiera puede ser planteado, pues aquellos han llegado a hacerse "prohibitivos". Pagar (\$ 20.-) veinte pesos el metro cuadrado de carretera pavimentada , como se paga actualmente en algunas Provincias es una enormidad, solo explicable por una concurrencia

insuficiente o por deficiencia de organización ya sea en las empresas constructoras o en la repartición técnica de dichas Provincias . Debe ser seguramente el costo de la piedra lo que produce ese elevadísimo "precio unitario" . Puede también ello ser consecuencia de una deficiente dotación de elementos de trabajo por parte de las empresas constructoras , lo cual trae como consecuencia un mal aprovechamiento de la mano de obra, que en nuestro País es muy cara y que por lo tanto si no se la utiliza convenientemente , influye grandemente en el aumento de los "precios unitarios".

Todo lo que se haga será poco , por poner en evidencia la necesidad de estudiar a fondo los factores que intervienen , con el objeto de reducir al mínimo el precio por metro cuadrado de carretera. Son tantos los millones de metros cuadrados de carretera a consolidar, que el resultado a obtener y aún la posibilidad misma de resolver el problema , depende de dicho precio.

Por otra parte, no solamente la organización del plan de conjunto tendrá influencia sobre la reducción del costo , sino que también la solución técnica a adoptar en cada caso influenciará grandemente dicho costo.

En efecto, existen soluciones técnicas que al parecer son económicas y que sin embargo a la larga , resultan más costosas que otras soluciones que son más caras en el primer momento. Es decir : una solución puede ser barata como costo de primer establecimiento, pero los gastos de conservación posterior son tan elevados , que al cabo de pocos años resulta en definitiva la solución más cara.

Tal sucede si se comparan entre si las carreteras de hormigón de cemento portland y las de macadam. Según los resultados de la experiencia de Estados Unidos, Francia y Bélgica (que son los que conozco) no hay actualmente la menor duda de que el primero es más económico (en este caso, como anteriormente, siempre que he mencionado el "macadam" me he referido al rejuntado al agua, es decir sin la interposición de materia ligante).

Al analizar el problema en su faz técnica volveré sobre este asunto.

Veamos ahora lo que resultaría de la elaboración de un plan racional de conjunto:

Las Provincias tratarían ante todo de realizar aquellas líneas en que serían secundadas financieramente por la Nación. La consecuencia inmediata de ello sería la confección de un plan de trabajo en el cual las líneas principales de la red nacional estarían en primer término.

Y como la Nación difícilmente podría hacer frente en el primer momento a todas esas líneas , se vería obligada a darle preferencia a aquellas que estuviesen más indicadas no solamente por las necesidades del tráfico automóvil , sino por la garantía que la Provincia interesada diera sobre la reserva de fondos para su completa ejecución y posterior conservación.

De ello se deduce que : La Capital Federal será el centro de donde irradiarán desde el principio , las líneas principales de la gran red nacional de carreteras pavimentadas para la tracción automóvil y que será la Provincia de Buenos Aires la primera que hará el gran esfuerzo financiero por la realización de tal red.

Estamos precisamente en este momento en el periodo histórico de la gestación de tan grande obra.

Sin haberse realizado ningún plan de conjunto y solamente por la exigencia de las necesidades y la posibilidad de los recursos , ya ha empezado a esbozarse la iniciación de lo que hoy nos parece una fantasía y que nuestros descendientes mirarán como una cosa lógica y natural , llevada a cabo por la previsión e impulso de la actual generación.

Estamos aún entiempos de encarrilar las cosas en forma tal de que merezcamos en efecto y en justicia , dicha admiración de las generaciones futuras.

Las circunstancias diversas que han intervenido han motivado el momento actual, que es precisamente el momento de las grandes decisiones: "que no pudo ser hace 10 o más años, ni debe ser después que deje el poder el prócer que hoy rige los destinos del País". El año 1930 debe ser una página de oro en la historia del progreso de la Nación Argentina.

Todo nos induce a no dejar escapar este momento. Y el determinismo de las cosas nos es tan altamente favorable, que nos permite contar no solamente con el firme propósito del primer mandatario en bien de la vialidad, sino que precisamente en la Provincia destinada a dar el gran primer impulso, como he dicho anteriormente, tenemos un Gobernador que es un verdadero "pioneer" de la obra pública, quien actúa no solamente con un gran espíritu patriótico, sino con el gran aliciente de una administración a la que le sobran los recursos y nos presenta el excepcional ejemplo de un enorme superavit en el presupuesto anual.

Todo induce pues a la obra, no hay más que ponerse de acuerdo, organizar las cosas e iniciar el trabajo.

En uno de mis próximos artículos analizaré cuales son las líneas que deben encararse en primer término de la gran red nacional y cuales las que también en primer término, deben encarar las Provincias más ricas, por su cuenta, como complemento de aquellas.

De esta manera podré hacer algunas apreciaciones sobre la solución técnica a aplicar en cada caso, teniendo en cuenta los factores y recursos locales. De esto se deducirá ya una primera apreciación sobre el costo a que debería hacer frente tanto la Nación, como cada Provincia y también podrá deducirse un cálculo aproximado del tiempo a emplear en cada trabajo. En esta forma ya habrá una indicación, así no sea sino aproximada, de los recursos a invertir y de la época en que podemos contar con algunas carreteras modernas, destinadas a los vehículos automóviles.