

«La vialidad nacional al trayecto de una zona realzada por la Prov. de Santa Fe por La Nación»

UNA DE

ectamente trazada que responda a las finalidades antedichas y coordinado de tal manera en su distribución, que comunique hasta la última expresión el tráfico de la producción, puesto que en mayor o menor gasto de transporte está el mayor o menor beneficio que ha de obtener el agricultor como merecida recompensa a sus afanes.

me pro-
SU

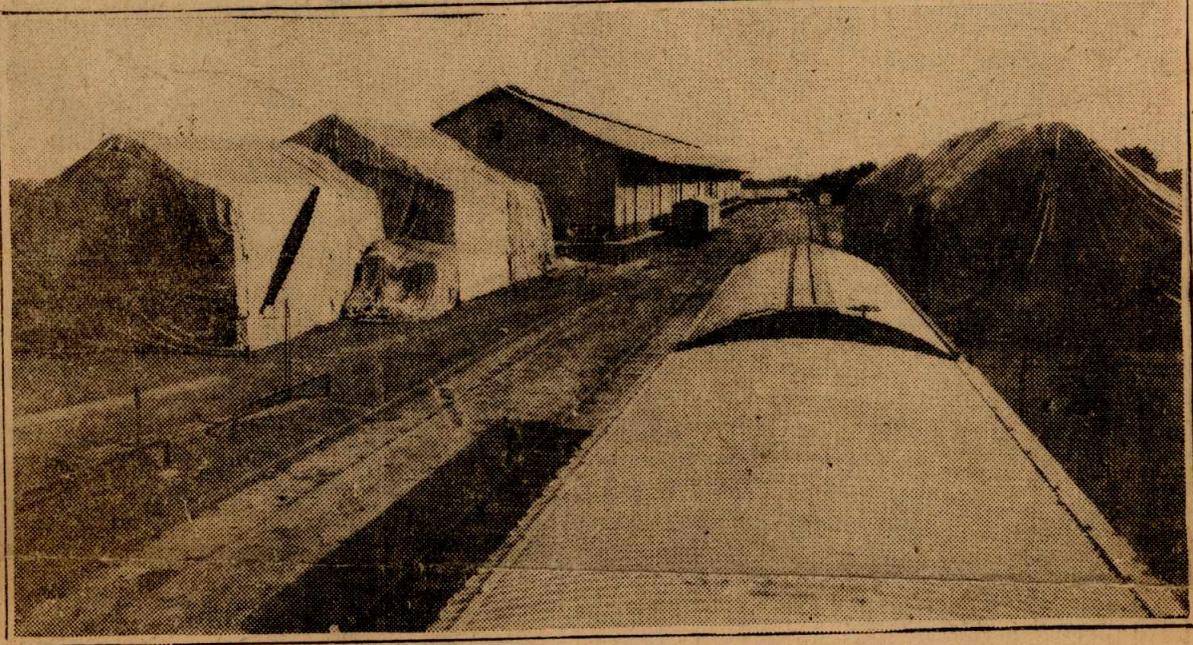
FALTA DE UN PLAN CAMINERO
Pero la dependencia técnica al proyectar caminos, y esto ocurre en todo el país, no contempla estos aspectos que son, no obstante, primordiales para la vialidad de toda nación, y en particular en ésta en la cual toda su riqueza es producción y en la que esa producción está diseminada 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 or-

CASA BALLERINI
DE
J.C. GITELLI Y Cía.-
AUTOMOVILES DE OCASION
(Seleccionados y Garantidos)
REMATES -- ADELANTOS -- CONSIGNACIONES
1953 RIVADAVIA 1955 U. T. 6675 Cuyo

en las provincias mayormente productoras, el país pierde anualmente sumas considerables que son insumidas exageradamente por el transporte ferroviario o

fico y el transporte de los productos. Precisamente en la época de la exportación y embarques abundan las lluvias, época en que todo tiempo es poco



Una estación abarrotada de cereales

tráfico

de mayor ur-
oblemas de trá-

ven abiertos ex-
iar a intereses
pondiendo a un
d que contena-
a producción y

encia, en razón
n agrícola, la
idad de cami-
ar, lo más po-
productos du-
ngustioso de la
caminera per-

den 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

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 Fe.

A causa de la misma circunstancia no se puede tampoco combinar un transporte sistemático desde las fuentes de producción hasta los 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 Fe 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.

OBRAS DE ARTE RECLAMADAS

En Santa Fe se echa de ver la falta de puentes, dada las características del terreno y el género de la explotación de la tierra que allí se hace.

Las lluvias son frecuentes en las épocas de cultivo tornándose torrenciosas en algunos cursos de aguas fluviales, determinando por consecuencia también la crecida de los ríos y arroyos, dificultando el tráfico.

Por lo tanto, se requiere que esas aguas se escurran lo más rápido y fácilmente posible a fin de evitar el estancamiento que tantos perjuicios determina a los sembrados, que llegan a convertirse en verdaderas inundaciones.

El problema resuelve en base de la abertura de canales de desagüe y desde luego se requiere la construcción de puentes de manera de hacer fácil el trá-

para el transporte.

Un caracterizado agricultor con quien converamos en Santa Fe respecto de este asunto nos decía: La construcción de canales de desagüe y de puentes tiene en nuestra provincia un importancia extraordinaria, acaso como en ninguna otra república, y todo lo que se haga en ese sentido será poco en relación a las necesidades de la producción, por los beneficios que comporta para el tráfico.

Aquí no más — nos dijo — tenemos un caso práctico. A pocas cuerdas hay un arroyo que en la mayor parte del invierno y aun en primavera tiene un metros y medio y dos de agua; es además correntoso y en algunas partes no hay manera de vadearlo, pero de cualquier modo siempre es peligroso y difícil el paso con cargas.

Debido a dichas circunstancias el transporte de las cargas para la estación inmediata es todo un problema. Hay dos procedimientos, igualmente costosos, para salir la producción de esta gran zona agrícola. O se lleva a otra estación, que queda la más inmediata a 5 leguas, o bien para ir a la más cercana en línea recta hay que hacer un rodeo que casi equivale a igual gasto de acarreo y de pérdida de tiempo.

Sin embargo, nos agregó, si se construyeran un par de puentes carreteros, la operación quedaría reducida a 20 cuerdas de camino con camiones.

Con ese fin — nos dijo — yo adquirí camiones y hoy están en galpones, porque el estado del camino nacional y la distancia a recorrer hace imposible su empleo.

De estos ejemplos está llena la campaña de las provincias. De una obra de desagüe, de un camino a reparar, de un puerto a construirse, depende eternamente el progreso y la producción de extensas zonas de tierra.

El gobierno nacional no se preocupa, el provincial lo espera, sin embargo, de aquél, las municipalidades, por lo general no tienen recursos o tampoco les interesa y las empresas ferroviarias saben que de cualquier manera las cargas les ha de llegar, con o sin dificultades.

(Continuará.)

Standard

RENCIO VARELA

29

UGBY

ecutiva!

GENERAL

SE VA EL CARRETO