

CAMINOS DE ACCESO A LA CAPITAL FEDERAL

Excelentísimo Señor:

Elevo a la consideración de V. E. los adjuntos proyectos relativos a la construcción y macadamización de los caminos troncales de acceso a la capital federal, cuyo estudio fué autorizado en el presente expediente por decreto del P. E. de Abril 3 de 1924.

Los caminos cuyo afirmado se proyecta son siete, y las correspondientes longitudes que se mejorarán y los respectivos presupuestos parciales son los siguientes:

1. —	Camino de la Capital Federal a a	Escobar.....	Km.	28,115	\$	2.159.888
2. —	» » » » » »	Pilar.....	»	41,554	»	3.041.914
3. —	» » » » » »	Cañuelas por S. Justo..	»	52,762	»	3.329.147
4. —	» » » » » »	Cañuelas » Temperley	»	50,370	»	3.157.762
5. —	» » » » » hacia	Las Flores.....	»	30,251	»	1.990.080
6. —	» » » » » »	San Vicente.....	»	17.899	»	1.426.506
7. —	» » » » » »	Coronel Brandzen....	»	43,657	»	2.815.182
TOTAL.....				Km.	264,608	\$ 17.920.479

La mejora de estos caminos que son ya en la actualidad arterias de tráfico intenso no obstante sus deficientes condiciones de vialidad, responde a una necesidad de carácter impostergable, reclamada por múltiples factores de orden económico y social.

Se destaca entre todos la necesidad de facilitar y abaratar el aprovisionamiento directo de la inmensa población de la Capital Federal con los productos de la granja y de la chacra que hoy debe depender casi exclusivamente, a causa de los malos caminos, del concurso del servicio ferroviario, que lo encarece por los trasbordos innecesarios, por lo gravoso de las tarifas, la rigidez de los horarios y, además, porque favorece, si no es que impone, la intromisión de agentes intermediarios, que originan recargo en los precios.

La habilitación de tales caminos al tráfico permanente subsanará en gran parte el inconveniente anotado, pues permitirá el envío directo a mercado de los productos de consumo en forma regular y en momento oportuno, sin las demoras e interrupciones que se originan en las malas condiciones de los caminos y las limitaciones del servicio ferrocarrilero, y sin el desmejoramiento en el estado y la calidad de los artículos que a veces es consecuencia inmediata de aquellas circunstancias, todo lo cual propenderá, sin duda alguna, a la regularidad de los abastecimientos, al equilibrio de los precios, con beneficio para el productor y para el consumidor.

Análogamente, la seguridad y comodidad de las comunicaciones fomentará la explotación de terrenos aptos que hoy no se cultivan porque falta esa ventaja; valorizará la propiedad al facilitar y asegurar la renta; desenvolverá una buena parte de la zona rural transformándola en zona suburbana por la facilidad del acceso y el progreso en las

construcciones; hará asequible la vivienda económica, confortable e higiénica a cierta parte de la población obrera y de asalariados que habitan obligadamente en la ciudad en malas condiciones porque las zonas suburbanas son de difícil acceso. Finalmente, fomentará el turismo, difundirá los medios mecánicos de translación y transporte con ventajas de todo orden, extenderá la influencia cultural de la Capital de la República, elevando el standard de vida de la población rural en las zonas circunvecinas.

Todas las ventajas precedentemente enumeradas

compensarán, sin duda, y justificarán el sacrificio económico que en una u otra forma impondrá la construcción de estos caminos, cuyos presupuestos suman, como se ha visto, la cantidad de 17.920.479 pesos moneda nacional.

Por lo que a este punto respecta, — el que se relaciona directamente con la forma de financiar el gasto en que se ha de incurrir, — cabe formular algunas consideraciones que son pertinentes.

Si bien desde el punto de vista que interesa al Gobierno de la Nación la conveniencia de la construcción de estos caminos está determinada por las circunstancias que se mencionaron en primer término, no es menos cierto que los mayores beneficios económicos a derivarse de la misma recaerán sobre los propietarios rurales de la zona de influencia de aquéllos y sobre los productores de los artículos de consumo para los habitantes de la Capital Federal. Los primeros, por la valorización inmediata y considerable de sus tierras y el aumento y seguridad de la renta; los segundos, por las mayores facilidades y economías de que gozarán en la explotación de industrias lucrativas.

Dentro de un criterio teórico simple, estas obras deberían, en justicia, ser costeadas por los usuarios y beneficiarios de las mismas; pero esta solución de elemental equidad no es siempre factible, por las dificultades y complicaciones fiscales y legales que ella comporta. Sin embargo, no debe desecharse el propósito de las aproximaciones factibles o justificadas, dentro de lo que permiten la organización y esferas de acción de los poderes públicos.

Las entidades económicas: propietarios y productores de las zonas beneficiadas — quedan, en tal carácter, fuera de la jurisdicción fiscal del Gobierno de la Nación, estando enteramente dentro de

la del estado provincial. La contribución que ellos teóricamente debieran aportar sólo podría hacerse efectiva mediante la acción fiscal del Gobierno de la Provincia y únicamente por medios impositivos legales que estén a su alcance. Por esta circunstancia, y porque es indudable que el progreso general y el desenvolvimiento de todos los factores económicos subsiguientes a la construcción de estos caminos aumentarán, o podrán aumentar la renta pública de la Provincia, correspondería que el Gobierno de ésta contribuyera en una cierta proporción, que no debería ser inferior al 50 % del costo total, a la financiación de estas obras.

Aprobada la proposición, en principio, por esa Superioridad, si el Gobierno de la Provincia le prestara también su conformidad restaría a determinarse de modo concreto cuáles deberían ser las normas y formas de su contribución, quedando librado al arbitrio de dicho Gobierno usar de los medios que estime conveniente para financiar por su cuenta el monto de la misma.

En lo que se refiere a la forma en que el Gobierno de la Nación atenderá la parte que le corresponde de la erogación, no es posible, a juicio de esta Dirección, fijar de inmediato una norma que pudiera aplicarse a la totalidad del gasto.

Actualmente está pendiente de la sanción del Congreso el proyecto de ley nacional de vialidad remitido por el P. E. con fecha Septiembre 26 de 1925. Si ese proyecto se aprobara en el próximo período parlamentario, el caso económico de la construcción de estos caminos quedaría reducido a uno de los previstos en dicho proyecto de legislación.

Existe también a estudio de la H. C. de Diputados, el proyecto de ley presentado por los señores Diputados Barbich y Lagomarsino, disponiendo la construcción de cinco caminos radiales, desde la metrópoli, el que crea un impuesto *ad-hoc* sobre el consumo de nafta, combustibles líquidos y accesorios y repuestos de vehículos automotores para atender con su producido los servicios de amortización e intereses de los empréstitos que se contratarán hasta cubrir el 60 % del gasto total, quedando a cargo del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires arbitrar por su cuenta el 40 % restante. Si este proyecto lograra ser sancionado antes que el de la ley nacional de vialidad ya citado, el problema de la financiación de los recursos necesarios quedaría también resuelto.

Entretanto, si las obras proyectadas hubieran de iniciarse de inmediato en mérito a la innegable conveniencia de su ejecución, habría que apelar a la forma usual en que el Gobierno Nacional financia los fondos destinados a las obras públicas: la sanción de créditos de magnitud adecuada, cuyos recursos se arbitran mediante la emisión de títulos, que a su vez son amortizados y servidos con el producido de las rentas generales del país.

Dentro de este criterio circunstancial es que se ha propuesto para la iniciación de las obras, la in-

clusión de un crédito global de \$ 1.500.000 en el anexo de trabajos públicos del Presupuesto para el año próximo venidero.

A título de simple mención, ya que en mérito de lo que acabo de exponer no es pertinente entrar a discutir la proposición que formula, debo hacer notar que la Oficina de Estudios y Proyectos de esta Dirección, al elevar los proyectos que se someten a la consideración de V. E., estudia la forma de financiar los recursos necesarios para la construcción de estos caminos y se pronuncia en favor de la adopción de un impuesto local del 5 % *ad-valorem* sobre los productos de la granja y de la chacra que consumen los habitantes de la metrópoli, el que será percibido con el concurso de la Municipalidad de Buenos Aires en los mercados de abasto de la Capital Federal o en los puestos especiales de venta establecidos dentro de su perímetro.

Esta Dirección tendrá la oportunidad de estudiar más detalladamente este tópico al evacuar el informe que se le ha requerido sobre el mencionado proyecto de los Diputados Barbich y Lagomarsino.

Con referencia a las características de trazado y construcción de los caminos de que se trata, debe mencionarse en lo relativo al primer punto, que se han adoptado las trazas existentes, pues hubo que descartar desde un principio el propósito de abrir caminos nuevos o proyectar rectificaciones o desvíos parciales en razón de la dificultad que oponían la gran subdivisión de la propiedad raíz, las poblaciones establecidas y los inconvenientes legales de las expropiaciones que habrían tenido que llevarse a cabo; en lo relativo al segundo, que el tipo de calzada elegido es el *water-bound* macadam de piedra granítica o calcárea dura, de un espesor total, después de apisonado, de 0,30 m., y dotado de una capa superior de 0,05 m. a 0,07 m. de espesor, tratada con petróleo crudo o derivados bituminosos o asfálticos.

Este tipo de calzada que, entre los afirmados susceptibles de construirse en esta zona del país, resulta seguramente el más económico, sin dejar de ser conveniente por su duración y por la comodidad que brinda al tráfico, se adapta mejor que otros tipos modernos de mayor costo de construcción a las características actuales de aquél, que perdurarán por algún tiempo, y satisfará sus necesidades aunque la densidad del mismo aumente en proporción considerable en un futuro próximo. Además cuando se haya generalizado totalmente el uso de los vehículos automotores será susceptible de constituir una base inmejorable para las nuevas calzadas de hormigón, concreto u hormigón asfáltico que entonces habrá conveniencia en construir.

Para las obras de arte se ha adoptado el hormigón armado en las superestructuras y el hormigón

M. O. P.
DIRECCION GENERAL DE PUENTES Y CAMINOS
CAMINOS DE ACCESO A LA CAPITAL FEDERAL

PLANIMETRIA

ESCALA 1:00000

REFERENCIAS
Obra existente ———
Obra a construir ———

El Director General
W. A. ...
Buenos Aires, 4 de 1926



LA INGENIERIA

y fábrica de ladrillo para el resto, los que constituyen obras de duración indefinida y que prácticamente eliminan los gastos de conservación.

Finalmente cabe dejar constancia que al estudiar la red de estos caminos troncales de acceso a la Capital se prescindió de estudiar y proyectar el que corresponde al sector Oeste o sea, propiamente, el que desde Morón va hacia Luján, tramo que complementaría el pavimentado que se extiende hasta aquella localidad. Para ello se ha tenido en vista que la construcción de dicho tramo había sido licitada por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. En caso de que por cualquier circunstancia esa construcción no se hiciera efectiva, sería menester agregar al sistema de los caminos proyectados los de Morón a Rodríguez por Merlo y Moreno en una longitud de 33 Km., y de Morón a Las Heras por Pontevedra y Marcos Paz, en una extensión de 48 Km., los que en cualquier oportunidad podrían estudiarse y proyectarse a fin de que su ejecución fuera sincrónica con la de los demás.

El presupuesto individual de cada camino incluye una partida equivalente al 10 % del importe de las obras a ejecutar para dirección e imprevistos. En el presupuesto general que en hoja aparte se formula se ha agregado una partida de \$ 579.521 m|n., destinada a posibles expropiaciones para instalación de casillas de camineros, depósitos de elementos de construcción y conservación, ensanches, etc., que sea necesario realizar durante la ejecución de las obras y también para el arbolado de los caminos, que realzará su belleza y su comodidad para el tráfico. Con el aditamento de esta partida, el presupuesto general se eleva a \$ 18.500.000 m|n.

Con el objeto de que el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires conozca el sistema de cami-

nos que se propone construir así como el plan de obras previsto en cada uno, a fin de que quede habilitado para resolver en lo que respecta a la contribución que aportará para cubrir el gasto de esas construcciones, sería conveniente que se le remitiera con carácter oficial un juego completo de los proyectos que se elevan, solicitándole al mismo tiempo esa cooperación.

En definitiva, y salvo la más elevada opinión de V. E., correspondería:

1.º — Aprobar la documentación de los proyectos para la construcción de los caminos de acceso a la Capital Federal cuya nómina, longitud a mejorar y costo parcial se detallan al principio de este informe, documentación compuesta en cada caso de memoria descriptiva, cómputos métricos y presupuesto parcial de las obras a ejecutar.

2.º — Aprobar los presupuestos individuales de los caminos de la referencia, así como el presupuesto general de los mismos, que asciende a \$ 18.500.000 m|n., incluida una partida especial de \$ 579.521 m|n. para gastos de expropiaciones, instalación de casillas y depósitos, arbolado, etc.

3.º — Solicitar del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires una contribución del 50 % del importe del presupuesto general cuyas normas y forma de entrega será objeto de un convenio ulterior.

4.º — En base a lo que dicho Gobierno decida sobre tal proposición, solicitar del H. Congreso de la Nación la sanción del crédito o créditos parciales que sean necesarios para completar los fondos requeridos para la construcción de este sistema de caminos.

Buenos Aires, noviembre de 1926.

Municipalidad de la Capital

MATADERO PÚBLICO MODELO Y FRIGORÍFICO

Despacho de las Comisiones de Obras Públicas y Seguridad, de Higiene y de Hacienda y Cuentas

Honorable Concejo:

Con mensaje de fecha 10 de Marzo ppdo., el D. E. os ha enviado el plan general del Matadero Modelo y Frigorífico, que en virtud de lo dispuesto en el artículo 9.º de la Ordenanza del Empréstito de 1923, debe construirse con los recursos de la partida 6.ª del mismo artículo.

Vuestras comisiones de Obras Públicas y Seguridad y de Higiene, han prestado atención preferente al estudio de tan importante asunto, procurando obtener la más amplia información acerca del mismo, tanto en lo que se refiere a la faz técnica, como en lo concerniente al régimen de explotación industrial y especialmente a la parte económica, en cuanto afecta los intereses del productor y del consumidor.

El concejal Sr. Mugica, ha traído al seno de las Comisiones el resultado de una prolija investigación respecto de lo que se ha hecho y existe en los diferentes países del mundo en materia de mataderos públicos