

INFORMACIONES***La pavimentación de las carreteras nacionales***

DECRETO NUMERO 360 DE 1939.

(febrero 15)

“por el cual se reglamenta la Ley 175 de 1938 sobre pavimentación de carreteras nacionales”.

El Presidente de la República, en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

1o.—Que el tránsito inter-urbano por las vías nacionales ha venido aumentando considerablemente en las vías de acceso a las ciudades principales del país, con lo cual los pavimentos que estas vías tienen no son adecuados para la intensidad del tránsito a que están sometidos;

2o.—Que los gastos de conservación en una vía sin el pavimento adecuado, son antieconómicos, ya que no es posible suministrar el servicio que exige la intensidad del tránsito;

3o.—Que es de suma importancia para la nación incrementar, hasta donde sea posible, el comercio y comunicación entre los grupos inter-urbanos ya establecidos, reduciendo los gastos de transporte; y

4o.—Que la Ley 175 de 1938 facultó al gobierno para pavimentar los trayectos de carreteras nacionales que, por la intensidad del tránsito a que están sometidas requieran un piso superior al comunmente usado, previo concepto del Consejo Nacional de Vías de Comunicación,

DECRETA:

Artículo 1o.—Establécense trabajos de estudio, arreglo y pavimentación de los trayectos de carreteras nacionales que se mencionan enseguida:

	Totales
ANTIOQUIA—Caldas-Santa Bárbara	30 kms.
Medellín-Rionegro.	27 "
Medellín-Acevedo-Girardota	21 "
	78 kms.

INGENIERIA

ATLANTICO.—Sabanalarga-Loma de Manglar . . .	41	"	41 kms.
BOLIVAR—Cartagena-Loma de Manglar	49	"	49 kms.
BOYACA—Tunja-Duitama	58	"	
Tunja-Puente Boyacá	15	"	73 kms.
CALDAS—Manizales-Cartago	85	"	85 kms.
CAUCA—Popayán-Tunía	38	"	
Popayán-Timbío	22	"	60 kms.
CUNDINAMARCA—Bogotá-Facatativá	30	"	
Bogotá-Sibaté	26	"	
Bogotá-La Caro	19	"	
Bogotá-Boquerón Chipaque . . .	20	"	95 kms.
HUILA—Neiva-Campo Alegre	29	"	29 kms.
MAGDALENA—Santa Marta-Ciénaga	35	"	35 kms.
NARIÑO—Pasto-Entrada Yacuanquer	73	"	73 kms.
N. de SANTANDER—Cúcuta-Pta. Internacional . .	16	"	
Cúcuta hacia Pamplona	30		
Pamplona hacia Cúcuta	28	"	74 kms.
SANTANDER—Bucaramanga-Piedecuesta Los Curos	34	"	
Socorro-San Gil	16	"	50 kms.
TOLIMA—Honda-Mariquita-Armero	54	"	
Ibagué-Buenos Aires	21	"	75 kms.
VALLE—Cali-Palmira-Buga	83	"	83 kms.
TOTAL			900 kms.

Artículo 2o.—Los trabajos mencionados en el artículo anterior, se llevarán a cabo en un lapso de tres años, para lo cual, en cada vigencia se apropiarán, de recursos ordinarios o extraordinarios, las partidas requeridas.

Artículo 3o.—Durante el plan trienal los trabajos de estudio, arreglo y pavimentación de las vías enumeradas, estarán sometidos a la siguiente pre-lación:

PRIMER AÑO

		Totales
MAGDALENA—Santa Marta-Ciénaga	35 kms.	35 kms.

DYNA

ANTIOQUIA—Caldas-Santa Bárbara	30	"	
Acevedo-Copacabana	9	"	39 kms.
—	—	—	—
CALDAS—Manizales-Cabal	40	"	40 kms.
—	—	—	—
VALLE—Cali-Palmira-La Manuelita	41	"	41 kms.
—	—	—	—
CAUCA—Popayán-Tunja	38	"	38 kms.
—	—	—	—
CUNDINAMARCA—Bogotá-Facatativá	30	"	
Bogotá-La Caro	19	"	49 kms.
—	—	—	—
N. de SANTANDER—Cúcuta-Pte. Internacional . .	16	"	
Cúcuta-Donjuana	30	"	46 kms.
—	—	—	—
HUILA—Neiva-Entrada San Mateo	17	"	17 kms.
—	—	—	—
TOTAL			305 kms.

SEGUNDO AÑO

BOLIVAR—Cartagena-Loma de Manglar	49	kms.	49 kms.
BOYACA—Tunja-Puente Boyacá	15	"	15 kms.
—	—	—	—
ANTIOQUIA—Copacabana-Girardota	12	"	
Medellín-Ríonegro	27	"	39 kms.
—	—	—	—
CALDAS—Cabal-Cartago	45	"	45 kms.
—	—	—	—
VALLE—La Manuelita-Buga	42	"	42 kms.
—	—	—	—
CAUCA—Popayán-Timbío	22	"	22 kms.
—	—	—	—
NARIÑO—Pasto-Entrada Yacuanquer	18	"	18 kms.
—	—	—	—
CUNDINAMARCA—Bogotá-Sibaté	26	"	
Bogotá-Boquerón-Chipaque	—	—	—
—	—	—	—
N. de SANTANDER—Pamplona hacia Cúcuta . . .	12	"	12 kms.
—	—	—	—
HUILA—Entrada San Mateo-Campo Alegre	28	"	28 kms.
—	—	—	—
TOTAL	20	"	46 kms.
			316 kms.



TERCER AÑO

				Totales
ATLANTICO	Sabanalarga-Loma de Manglar	41	kms.	41 kms.
TOLIMA	Honda-Mariquita-Armero	54	"	
	(2 equipos) Ibagué-Buenos Aires	21	"	75 kms.
NARIÑO	Entrada Yacuanquer-Túquerres	55	"	55 kms.
	(2 equipos)			
BOYACA	Tunja-Duitama	58	"	58 kms.
SANTANDER	Bucaramanga-Los Curos	34	"	
	Socorro-San Gil	16	"	50 kms.
	TOTAL			279 kms.

Artículo 4o.—La organización, administración y dirección de los trabajos del plan trienal a que se refiere el presente Decreto, estarán a cargo de los ingenieros jefes de la respectiva zona de conservación de carreteras nacionales.

Artículo 50.—Todos los servicios administrativos de caja, pagaduría, almacenes, sanidad, talleres, etc., que se requieran para los trabajos del plan, se prestarán por las zonas respectivas, sin que de las sumas destinadas a la pavimentación se pueda deducir partida alguna para el pago de estos servicios.

Artículo. 60.—Tanto los cajeros como los almacenistas de las zonas llevarán cuenta separada de los dineros y elementos destinados a las obras del plan trienal y las cuentas correspondientes se rendirán a la Contraloría también por separado.

Artículo 70.—Todo gasto que de la suma destinada a la pavimentación se haga, sin ser imputable a ella, será glosada al cajero respectivo. De igual manera se procederá con las cuentas de materiales, que siendo para la pavimentación se destinen a otro trabajo.

Artículo 80.—Son funciones de los ingenieros de zona en cuanto al plan trienal se refieren, las siguientes:

10.—Promover el estudio estadístico del tránsito en todas las vías de la zona y enviar el resumen tanto a la Dirección de Ferrocarriles y Carreteras, como al Consejo Nacional de Vías de Comunicación.

ras, como al Consejo Nacional de Vías de Comunicación.

20.—Promover el estudio del arreglo que haya de hacerse a las vías del plan trienal antes de principiar su pavimentación; tal estudio debe consistir en: *... y en lo indispensable en cuanto a sus alineaciones...*

a). Un plano de las modificaciones indispensables en cuanto a sus alineamientos y curvas;

mientos y curvas;

c). Una plancha con los perfiles transversales tipos que se puedan dar a las vías;

d). Una plancha con los proyectos de las obras de arte que sea necesario construir como definitivas, en cada vía;

Una memoria detallada que debe contener los siguientes capítulos:

e). Presupuesto completo del arreglo de la vía hasta dejarla en estado de recibir el nuevo pavimento;

f). Descripción del piso firme que actualmente tengan las vías y concepto sobre su posible utilización como base o cimiento para el nuevo pavimento, lo mismo que sobre la clase o tipo de pavimento que convenga darle a cada una;

g). Un gráfico de cada vía que indique los kilómetros de ésta y las abcisas de las minas de materiales que puedan utilizarse en la pavimentación definitiva.

h). Clase y calidad de los materiales que se encuentran en cada vía, propios para la pavimentación;

i). Valor de los transportes de una tonelada de asfalto y de cemento de su punto de producción al sitio en donde vaya a principiarse la construcción del nuevo pavimento.

j). Equipos de máquinas que, sin perjudicar la conservación de las vías de la zona, podrían utilizarse en la construcción del nuevo pavimento;

k). Compañías establecidas en las capitales de los Departamentos que se ocupen en la construcción de pisos de cemento o de asfalto y tarifas por metro cuadrado que tengan establecidas; y

l). Concepto sobre los pavimentos de concreto y asfalto que se hayan construido en las vías de la zona y especificaciones que se hayan usado.

3o.—Enviar a la Dirección de Carreteras, antes de principiar trabajos en las obras un plan que indique la organización que van a darle, especificando si los trabajos se adelantarán por contratos parciales totales o por administración directa. En ningún caso podrá darse principio a los trabajos sin que dicho plan haya sido aprobado por la Dirección de Carreteras.

4o.—Enviar a la Dirección de Carreteras, mensualmente, un presupuesto de los gastos que se requieran hacer en el mes siguiente para cada una de las vías del plan trienal, con el fin de que de allí se ordenen los giros correspondientes, al cajero de zona.

5o.—Rendir informe mensual a la Dirección de Carreteras del adelanto de las obras del plan trienal dentro de la zona.

Artículo 9o.—Tanto para los estudios de las vías que van a pavimentarse como para su construcción, los ingenieros de zona podrán nombrar el per-

sonal necesario por medio de resoluciones que requieren la aprobación del ministerio.

Artículo 10.—En el caso de que las obras de pavimentación se lleven a cabo por contrato, los ingenieros de zona desempeñarán las funciones de interventores, salvo el caso de que el ministerio disponga el nombramiento de un interventor especial.

Artículo 11.—Establécese una sección de pavimentación en la Dirección de Carreteras Nacionales, con un jefe, un asesor técnico y los empleados necesarios, cuyas asignaciones se fijarán en decretos posteriores.

Las funciones de la expresada sección serán las siguientes:

a). Examinar los estudios presentados por los ingenieros de zona y una vez confeccionados debidamente, enviarlos al estudio del Consejo de Vías de Comunicación, con un concepto sobre la clase o tipo de pavimento que deba emplearse en cada vía;

b). Someter al estudio del Consejo de Vías de Comunicación las especificaciones de cada uno de los tipos de pavimento que puedan emplearse en las carreteras nacionales que figuran en el plan trienal;

c). Elaborar los pliegos de cargos y pólizas de contratos que el ministerio juzgue conveniente celebrar con personas naturales o jurídicas para la pavimentación de carreteras nacionales, contratos que requieren el concepto favorable del Consejo de Vías de Comunicación;

d). Ordenar los estudios de laboratorio que juzgue conveniente y si así lo creyere, proponer la instalación de un laboratorio para el estudio de pavimentos;

e). Señalar, de acuerdo con el Consejo de Vías de Comunicación, los equipos necesarios para la pavimentación de las vías y formular el pedido correspondiente, a la dirección de bienes y comercio del Ministerio de Obras Públicas;

f). Hacer la distribución de los equipos y ordenar su traslado de una zona a otra cuando fuere necesario;

g). Resolver todas las consultas que se le presenten en relación con los pavimentos de las carreteras nacionales;

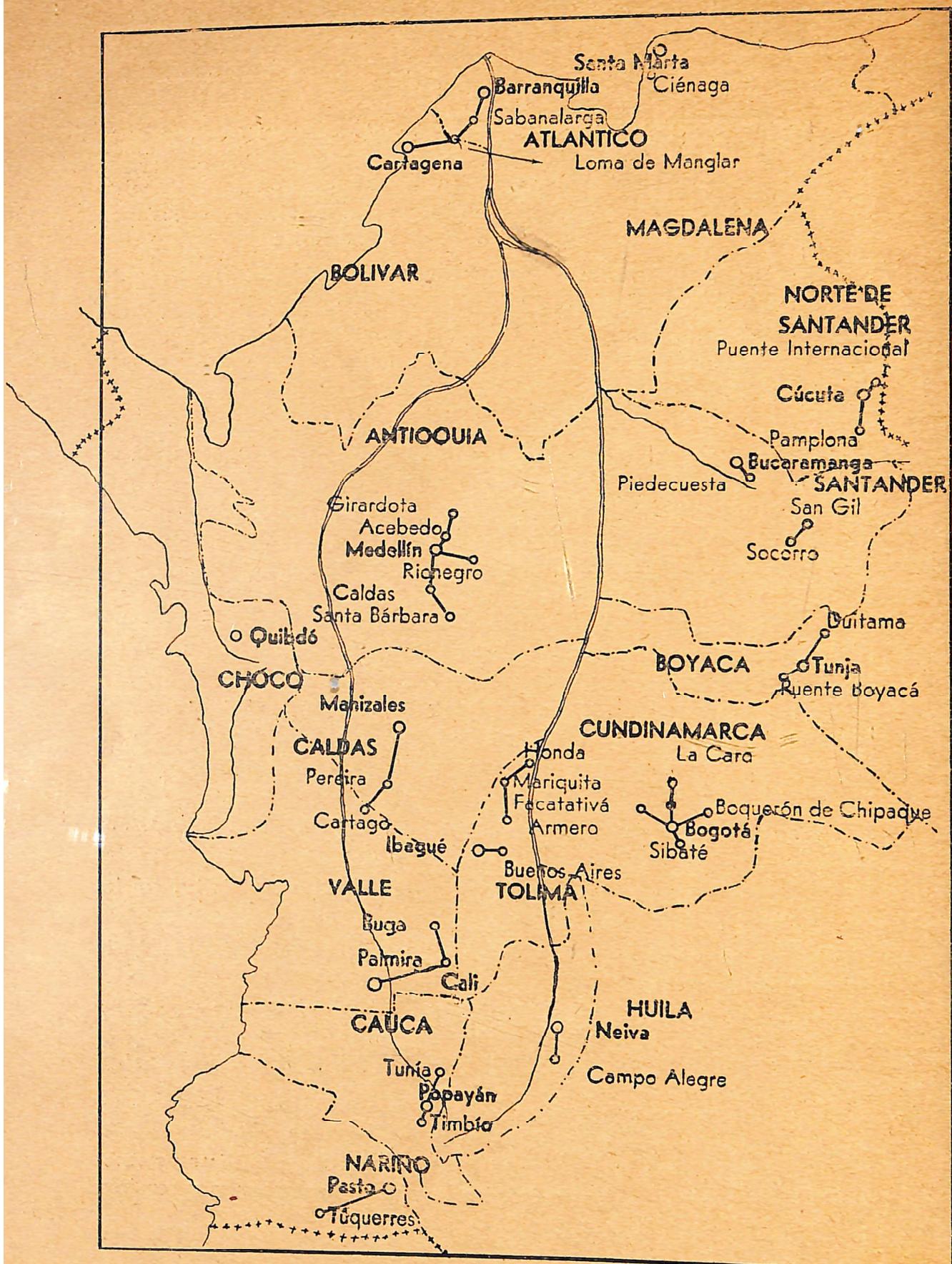
h). Ordenar la experimentación de pisos o firmes económicos en donde lo creyere conveniente;

i). Hacer las publicaciones que fueren del caso en relación con la técnica en la pavimentación de carreteras.

j). Practicar visitas a las obras del plan que se adelanten, cuando lo creyere conveniente;

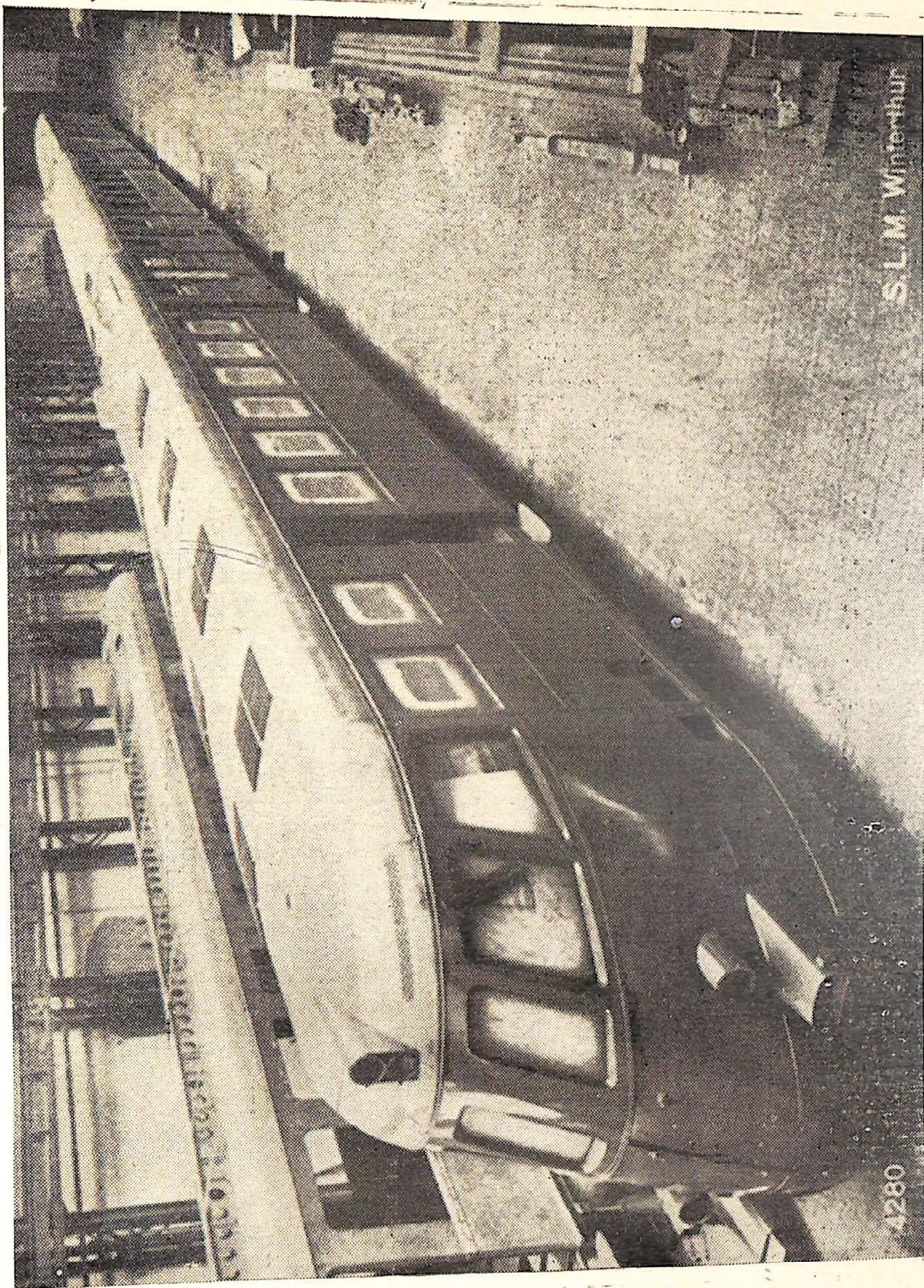
k). Controlar la ejecución de los contratos que celebre el ministro en virtud de las autorizaciones contenidas en la Ley 75 de 1938.

Artículo 13.—Los visitadores del Ministerio de Obras Públicas practicarán, a las obras que se adelanten del plan trienal, visitas especiales y rendirán informes al respecto a las secciones de que dependan.



S.I.M. Winterthur

4280



El nuevo automotor de los ferrocarriles suizos

Artículo 14.—La sección de pavimentación de que trata el artículo 11 de este decreto, podrá someter a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, previo concepto favorable del Consejo Nacional de Vías de Comunicación, las modificaciones que estime conveniente introducir al plan trienal de pavimentación de que trata el artículo 3o. de este mismo Decreto, teniendo en cuenta los recursos de que se disponga para realizarlo y otras circunstancias que puedan determinar cambios en el plan de trabajos.

Comuníquese y publíquese.

EDUARDO SANTOS

Dado en Bogotá, a 15 de febrero de 1939.

El Ministro de Obras Públicas,

(Fdo.) *Abel Cruz Santos.*

ERRATA. Página 49. Léase:

NARIÑO.—Pasto-Guáitara-Túq. 73 k.

El nuevo automotor de los FF. CC. suizos

El tren automotor rojo de los Ferrocarriles Federales ha sido puesto últimamente en servicio. Este vehículo que alcanza 150 kilómetros por hora es el más rápido que haya circulado hasta la fecha sobre la red ferroviaria suiza. La creación de trenes rápidos de tres coches potentes por sus motores, pero ligeros con relación a su peso total, se debe a la necesidad siempre más urgente y evidente de permitir unas comunicaciones ferroviarias más flexibles. Representan en principio el cumplimiento de deseos hechos ya teóricamente la víspera de la gran guerra y que han, en el curso de estos últimos diez años, influido de modo determinante en el desarrollo de los ferrocarriles en Suiza y en otros países.

Se trataba primeramente de dar al tráfico la posibilidad de libertarse de las tarreas accesorias de las cuales estaba cargado. Actualmente, el 63% de todos los trenes correos de Suiza pueden considerarse como "acelerados", mientras hace poco tiempo el 13% solamente merecía

esta calificación. Los otros eran trenes "mixtos" con una velocidad bastante reducida por los vagones de mercancías de toda clase que tenían enganchados. primeramente, se ha tenido en cuenta las exigencias y las necesidades de los viajeros; la Cía. del Ferrocarril de Lotschberg ha tenido también en cuenta esta tendencia. Es así que se han puesto en circulación trenes-tranvías (1928), y después los automotores destinados sobre todo al servicio de los alrededores de los grandes centros urbanos y que fueron los precursores de las "flechas rojas" actuales, cuya popularidad excedió la de todos los otros tipos de coches. Vinieron entonces los trenes-relámpagos Zurich-Genéve, compuestos de coches de acero de un tipo extraligero y a hora los trenes automotores rápidos.

Es en el aumento de elección de los trenes puestos a disposición de los viajeros y en el perfeccionamiento de los medios de transporte en función de los progresos de la técnica moderna donde reside sin duda alguna el porvenir del ferrocarril.