

BOLETIN INFORMATIVO

DE LA DIRECCION PROV. DE VIALIDAD

BOLETIN INFORMATIVO

DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD MENDOZA

- d) La falta de interés por parte de los ayudantes y aprendices será consignada en la ficha respectiva que, a tal efecto deberá confeccionarse, donde se dejará constancia asimismo, de los adelantos que se obtuviera;
- e) El horario de las clases será confeccionado con anterioridad de una semana y se comunicará a quien deba efectuarla con la debida antelación;
- f) Es obligación del que dicta las clases de proporcionar la mayor ilustración dentro del tema que trate;
- g) La misma comisión a que se refiere el Inc. c) de la presente, clasificará e informará respecto el desempeño del personal docente;
- h) Cuando lo estime conveniente la comisión dispondrá la exposición por parte de ayudantes o aprendices aventajados;
- i) El Jefe y 2º Jefe de Sección Talleres, dictarán dos conferencias mensuales, las que deberán ser relacionadas con las diferentes especialidades;
- j) Las conferencias determinadas en el inciso anterior deberán ser comunicadas a Dirección, con anterioridad de dos días.

Art. 2º— La falta de cumplimiento de la presente Resolución determinará la aplicación de medidas disciplinarias que se estime, considerándose como grave la misma.

Art. 3º— En Sección Talleres se instalará una biblioteca de publicaciones relacionadas con las distintas especialidades.

Art. 4º— El personal de Sección Talleres podrá consultar la Biblioteca en horas que no afecten la regular marcha de la Sección.

Art. 5º— Comuníquese a quienes corresponda e insértese en el Libro de Resoluciones del Directorio.

Resolución aprobada en sesión de fecha 3 de Setiembre de 1941, según consta en acta N° 371 del Tomo N° 11.

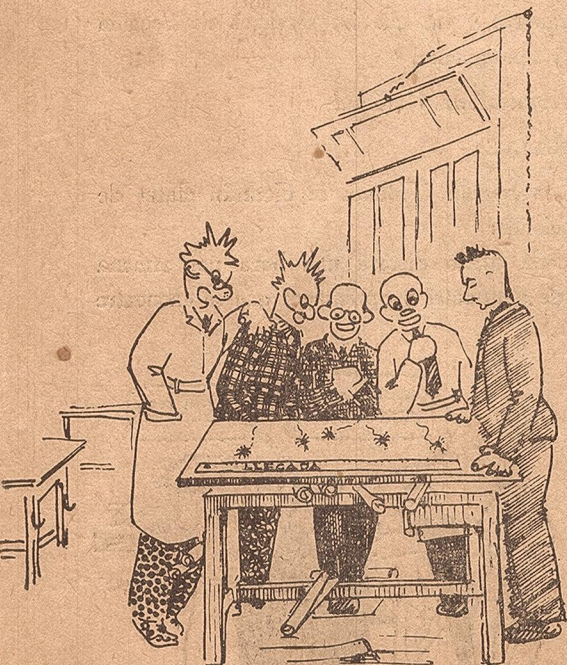
Firmado:

Enrique L. Ermácora

Secretario

Ing. Angel A. Viggiolo

Director Presidente



Viene de Pág. ant.

S U M A R I O

DIRECCIÓN

Discurso del Director Presidente en ocasión de colocarse la Piedra Fundamental de nuestros nuevos Talleres Pág. 2

DPTO. DE CONSERVACIÓN

Nuevos Talleres de la Dirección Provincial de Vialidad Pág. 5

Equipo de distribución de asfalto Pág. 9

Puente de Montaña sobre Río Las Tunas en Refugio Santa Clara Pág. 13

Caminos por Administración Pág. 20

Clases de Academia en Talleres de D. P. V. Pág. 27

DPTO. ESTUDIOS Y PROYECTOS

Puente Bóveda en Arco Pág. 15

Numeración de la Red Prov. de Caminos Pág. 24

Camino Ugarteche-Tupungato Pág. 26

DPTO DE CONTABILIDAD

Cuadro demostrativo de Consumo de Nafta y Aceite por vehículos de la D. P. V. Pág. 22

AÑO I NUM. 2

ENERO DE 1944

Publicación trimestral de la Dirección Provincial de Vialidad de Mendoza, de carácter técnico e informativo, editado por el Personal Técnico del Departamento de Estudios y Proyectos, con la colaboración artística de Alberto J. Rampone. - Impreso en los talleres Gráficos D'Accurzio. - Mendoza

CLASES de ACADEMIA en TALLERES de la D. P. V.

RESOLUCION N° 192.

Mendoza, setiembre 3 de 1941.

VISTO:

La conveniencia de proporcionar al personal de Sección Talleres el mayor conocimiento de las funciones que dentro de las diferentes especialidades desarrollan en el mismo, y

CONSIDERANDO:

Que Sección Talleres cuenta con numerosos ayudantes y aprendices a los que, dentro de las normas establecidas, es de justicia promover los ascensos en las vacantes que se produzcan;

Que así como en dicha Sección, prestan servicios empleados que dominan su especialidad;

Que en muchos casos a pesar de llevar varios años trabajando los ayudantes y aprendices no progresan en sus conocimientos, en mérito a que no tienen oportunidad de aprender algunos detalles del oficio;

Que indudablemente la mayor eficiencia del personal redundará en beneficios comunes tanto para la Repartición, como para ellos mismos, por cuanto se harán acreedores a los ascensos dentro de las posibilidades que surjan;

Que en mérito a las razones expuestas y sin que los servicios de Sección Talleres sean afectados en su eficacia y rendimiento,

El Directorio Provincial de Vialidad

RESUELVE:

Art. 1°— A partir de la fecha en Sección Talleres se dictarán clases de academia sujetas a las siguientes condiciones:

- El Oficial especializado de cada oficio dictará una hora por semana clase de academia al personal de ayudantes y aprendices que se encuentre trabajando bajo sus órdenes;
- La academia será vigilada por el Jefe de la Sección Talleres, y dispondrá la forma en que deberá llevarse a cabo;
- Integrada por el Jefe de Sección Talleres, por el 2° Jefe y el oficial de cada especialidad se formará semestralmente una comisión que examinará al personal que recibe enseñanza, debiendo clasificar al mismo y apreciar los progresos en sus conocimientos;



En el acto de colocación de la Piedra Fundamental de nuestros Talleres, el Director Presidente Ing. A. Bevilacqua, luego de saludar a las numerosas autoridades y público presente, expresó:

Ceremonias como la que vamos a presenciar, no son extrañas a nuestro medio, en el que precisamente una de las características más acusadas es su pujanza económica y maravilloso desarrollo industrial, que cambian continuamente la fisonomía del dilatado territorio de la Provincia con la ejecución de obras y la creación de grandes edificios.

Pero ésta, tiene para nosotros un significado singular. Pues con ella se dá comienzo a una obra que reviste de una apariencia más digna y decorosa a los casi anónimos Talleres de Vialidad de la Provincia, que bajo su aspecto modesto e inadecuado, guardan una alta jerarquía de valores técnicos y científicos, cuyas labores han merecido el reconocimiento elogioso de los entendidos y los han colocado en un lugar de privilegio entre los más eficientes del país.

El logro de esta aspiración es el resultado de la necesidad que se tornaba cada vez más apremiante, de facilitarle a los Talleres el más pleno desenvolvimiento que le iba exigiendo su creciente capacidad de trabajo, que se mantenía como asfixiada en condiciones por demás deficientes y poco propicias.

Es así, como se le encomienda al doctor Horacio J. Rimoldi, Director del Instituto de Psicología Experimental de la Universidad Nacional de Cuyo, un estudio sobre las condiciones tanto de comodidad como salubres en que se llevaban a cabo las actividades en los Talleres. El doctor Rimoldi produjo entonces un enjundioso informe, abonado con la opinión de técnicos especializados en higiene industrial, destacando todas las deficiencias en que se desenvuelve el trabajo, así de comodidad como higiénicas, llegando a la conclusión que se desarrollaba en un medio inadecuado y en condiciones prácticamente insostenibles.

Fué este estudio la causa que determinó al Honorable Directorio a disponer de inmediato la elaboración de un proyecto de los nuevos Talleres y de la sección Depósito Central, que debía levantarse con el fruto de las economías que con este objeto venía haciendo la Repartición desde años atrás, y a iniciar las gestiones ante las autoridades para su impostergable ejecución.

Y ahora, adaptada la concepción de la obra a las exigencias de la distribución y coordinación de las secciones y los trabajos, y respondiendo a las condiciones de comodidad e higiene del obrero, ha de verse multiplicado el rendimiento de los Talleres en la forma que lo demanda el normal funcionamiento de la Repartición, y alcanzarán aún sus proyecciones a satisfacer las necesidades de todas las demás dependencias del Estado. Y es más halagador todavía comprobar que con las nuevas instalaciones se aumenta la cantidad de trabajo que puede ofrecerse a la clase trabajadora, cumpliéndose así una laudable función social, que en sana doctrina, está por encima de los intereses de orden puramente material.

PAVIMENTACION CAMINO UGARTECHE - TUPUNGATO



EL TRAMO terminado, corresponde a la primera sección del camino de referencia, comprende una longitud de 20 km. que se inicia en Ugarteche donde empalma con la ruta 40 y termina en el camino que conduce al campamento de Y. P. F.

Fué hecho con fondos de Coparticipación Federal y su costo ha sido de \$ 355.000,— m/n.

Habiéndose iniciado los trabajos el 11 de agosto del año ppdo. tuvieron los mismos una duración de 15 meses.

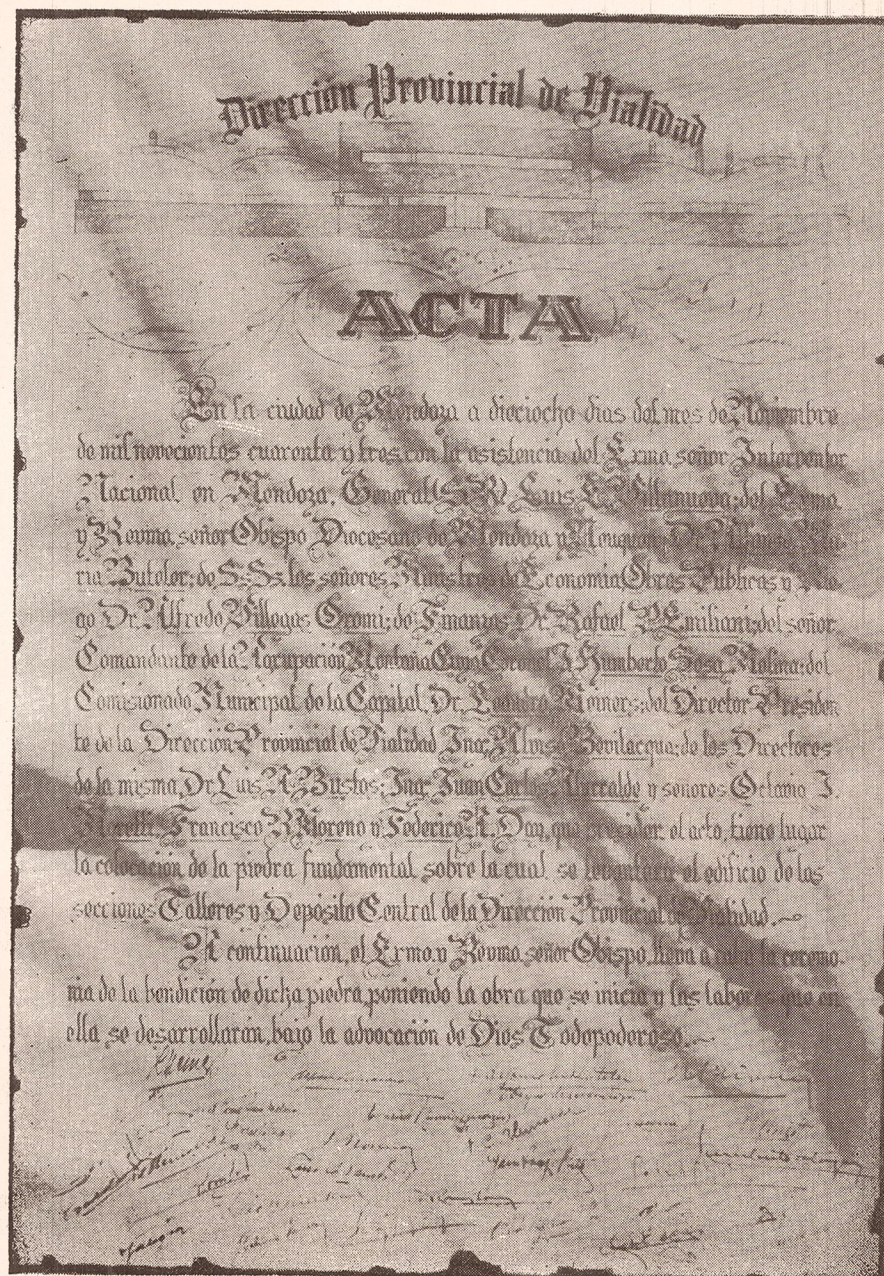
Los primeros cinco kilómetros son de camino nuevo, lo que ha obligado a construir desde las obras básicas, llevando un estabilizado de 15 cm. de espesor con un ancho de 7 m. Desde la progresiva 5.000 a 13.000, el camino es una recta ascendente construida sobre el que ya existía.

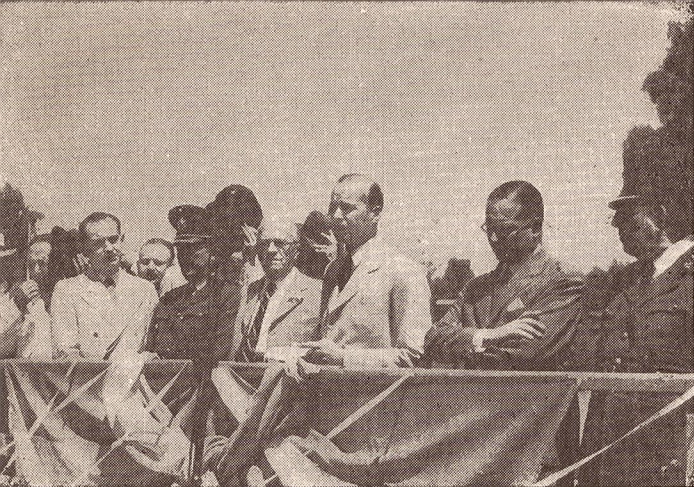
Desde la progresiva 13.000 hasta el final, el camino atraviesa la zona de cerrillos, habiéndose modificado casi totalmente el trazado existente, ensanchado el perfil y construido las obras de arte indispensables para salvar los numerosos cauces existentes, los cuales llevan agua accidentalmente en verano y por poco tiempo a consecuencia de las lluvias abundantes pero de poca duración típicas de la zona.

El tratamiento bituminoso es del mismo tipo para todo el camino y consiste en un tratamiento simple con 15 litros de piedra y 1,10 litros de material asfáltico, por metro cuadrado en un ancho de 6 metros.

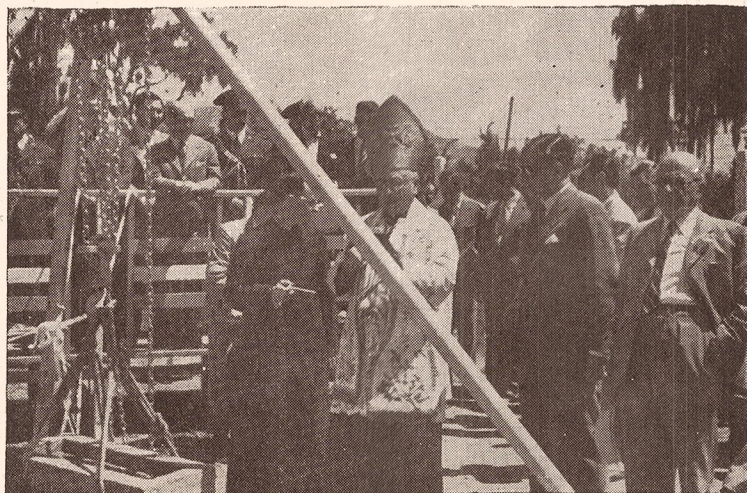
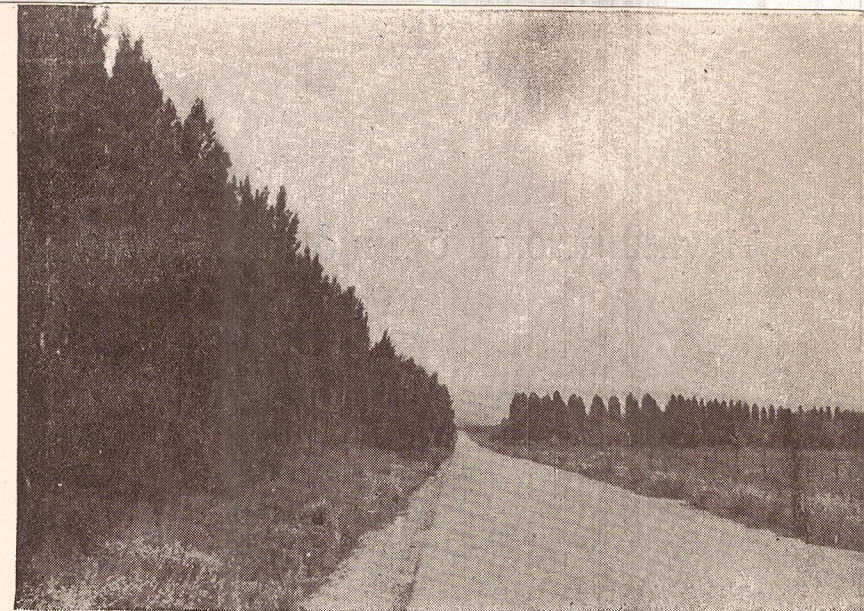
Este camino ha facilitado enormemente el tránsito hacia el campamento de Y. P. F. como asimismo la comunicación con la villa de Tupungato, situada a 18 km. del final de este tramo, siendo la distancia total de dicha villa hasta esta ciudad de 75 km. en vez de los 94 que era necesario recorrer por Zapata.

Mendoza, diciembre 18 de 1943.

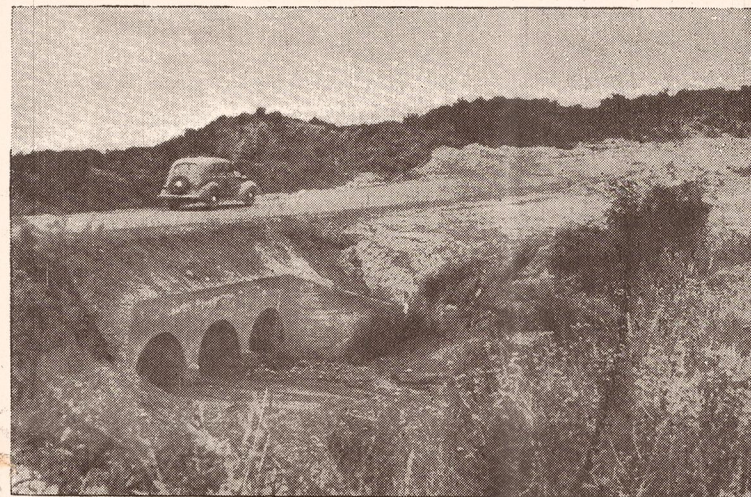




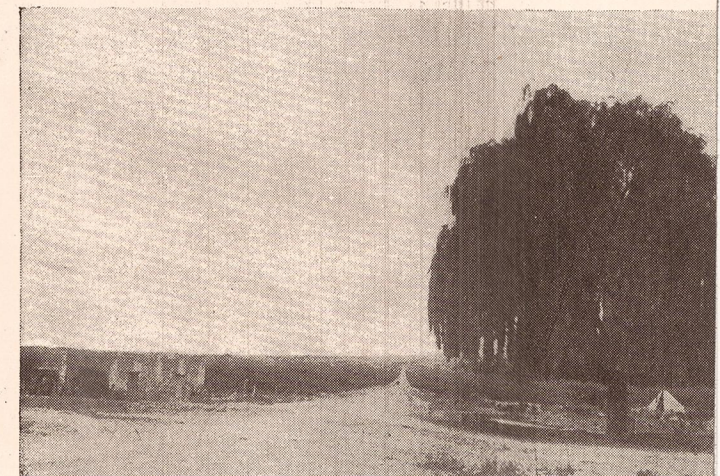
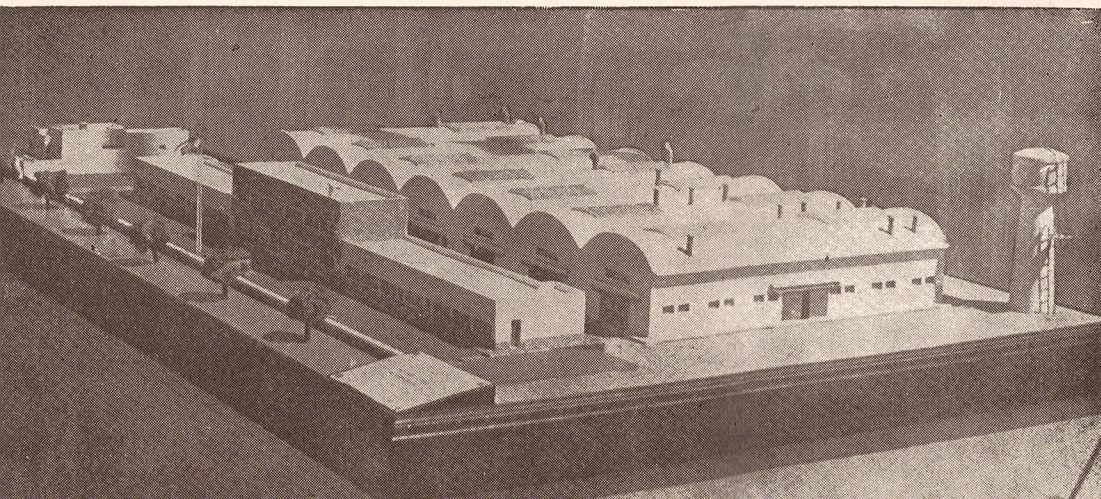
El Director Presidente Ingeniero Alvise Bevilacqua pronunciando su discurso.



Derecha. - El Excmo Sr. Obispo Mons. Dr. A. M. Buteler bendice la piedra fundamental. Abajo. - Maquette del nuevo edificio para administración y talleres



Magnífica perspectiva del camino Ugarteche - Tupungato Izquierda: Construcción de alcantarilla en el mismo camino, aplicación del tipo que publicamos en el número 1 y en el presente



Larga recta inicial del camino Ugarteche-Tupungato

NUMERACION DE LA RED PROVINCIAL DE CAMINOS

(CONTINUACION DEL BOLETIN INFORMATIVO Nº 1)

RUTA NUMERO	DESIGNACION	LONGITUD ESTIMADA Km.
16	MENDOZA - COSTA DE ARAUJO - por calle General Roca y Bajada, Buena Nueva, Corralitos y por calle Severo del Castillo a puente Tulumaya y y empalme Ruta 1 en Costa de Araujo	50,—
17	AVENIDA DE ACCESO A LA CIUDAD DE MENDOZA - de La Purísima a San José por prolongación Zapata	4,5
18	CORRALITOS - FRAY LUIS BELTRAN - de calle Godoy Cruz (Corralitos) - Ruta 1 unión directa con Fray Luis Beltrán	12,—
19	CALLE CONFIN DESAGÜE - de calle Cervantes (Godoy Cruz) Ruta 37 a Red Troncal 7 (Rodeo de la Cruz)	12,—
20	CALLE SAN FRANCISCO DEL MONTE - de calle Lechería Ruta 47	10,—
21	CALLE ALSINA Y MONTEAGUDO - entre calle Cervantes Ruta 37 hasta calle Lechería R. N. 47	12,—
22	MENDOZA - CALLE LECHERIA - de Zanjón Frías por calle Joaquín V. González, Tiburcio Benegas, Carril Sarmiento y calle Morón hasta calle Lechería Ruta Nº 47	18,—
23	UNION LUZURIAGA CON GUTIERREZ - de Ruta 22 (Luzuriaga) por costado Sur F. C. P. hasta empalme Ruta 44 en Gutiérrez	3,—
24	CALLE GOMEZ - de Ruta Nº 44 (Gutiérrez) hasta calle Lechería - Ruta 47	7,—
25	UNION CARRODILLA - COQUIMBITO - Ruta Troncal 40 por calle Passo y Barcala hasta calle Urquiza, Ruta 46	10,—
26	CALLE PALMA - de carril Ozamis, Ruta 44 hasta calle Urquiza - Ruta 46	3,—
27	CHACRAS DE CORIA - FRAY LUIS BELTRAN - de Ruta 36 por Bezares, Boedo, Videla Castillo, Carril Moreno, antiguo Carril Nacional cruce Ruta Troncal 7 y empalme por el Norte con Fray Luis Beltrán	42,—

(CONTINUARA)

La sola enunciación de las cifras que se invierten en jornales habla elocuentemente de los beneficios que se llevan a buen número de familias mendocinas.

Así tenemos que los Talleres albergan actualmente a 150 operarios, que insumen anualmente en jornales la cantidad de \$ 137.500,— m/n. llegando a producir trabajos de construcciones, reparaciones, etc. por valor de \$ 240.000,— aproximadamente.

Si se tiene en cuenta ahora, que las nuevas obras han sido presupuestadas en la suma de \$250.000,— m/n., y que las instalaciones abarcarán un radio de 3.000 metros cuadrados, se verá cómo esas posibilidades han de ser sensiblemente sobrepasadas.

Distinguidos señores: dejaría de cumplir con un deber de gratitud si terminara esta relación sin dejar expresa constancia del profundo reconocimiento que la Repartición que me honro en presidir, le guarda a las autoridades de la Intervención Nacional por la cálida acogida que le han dispensado a esta iniciativa.

Debo agradecer muy íntimamente al Señor Ministro de Economía, Obras Públicas y Riego, que lo sabemos apasionado por los problemas sociales el sincero entusiasmo con que recibió el proyecto y las gestiones que ha realizado para llevarlo a la práctica; y al Excmo. Señor Interventor Nacional, el diligente interés con que dispuso el despacho del Decreto que autorizó la inversión de los fondos demostrando una clara comprensión de las necesidades de la Repartición.

Luego de escuchar la autorizada palabra del Señor Ministro, y siguiendo nuestra tradición argentina y cristiana, me es grato invitar a los señores que nos han honrado con su asistencia, a presenciar la ceremonia de la bendición de la piedra fundamental del nuevo edificio, poniendo la obra que se inicia bajo la protección de Dios, a fin de que pueda llevarse a feliz término y que las actividades que en ella se desarrollan estén ordenadas a la mayor grandeza y bienestar de la patria.

NUEVOS TALLERES DE LA DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD DE MENDOZA

Por el Ing. CARLOS S. ANZORENA

Los Talleres con que cuenta actualmente la Dirección Provincial de Vialidad, son los antiguos Talleres de herrería de la Dirección de Obras Públicas, ubicados en el Parque General San Martín, en la calle que une la Avda. Boulogne Sur Mer con el camino al Challao, lindando en su costado Este con el Hospital Emilio Civit.

En el año 1933 al sancionarse la ley 1019 por la que se creaba la Dirección Provincial de Vialidad, dichos Talleres pasaron a formar parte de la misma, adicionándosele progresivamente, dadas las necesidades cada vez crecientes de la repartición, galpones en donde se montaron máquinas de tornería, ajustaje, carpintería, etc. Como consecuencia de la forma

fragmentaria en que fueron construídos, adolecen del grave defecto de poseer una mala distribución de las secciones, recargándose la mano de obra de los trabajos que se realizan debido al gran número de movimientos innecesarios que desarrolla cualquier equipo, maquinaria o herramienta que se está reparando.

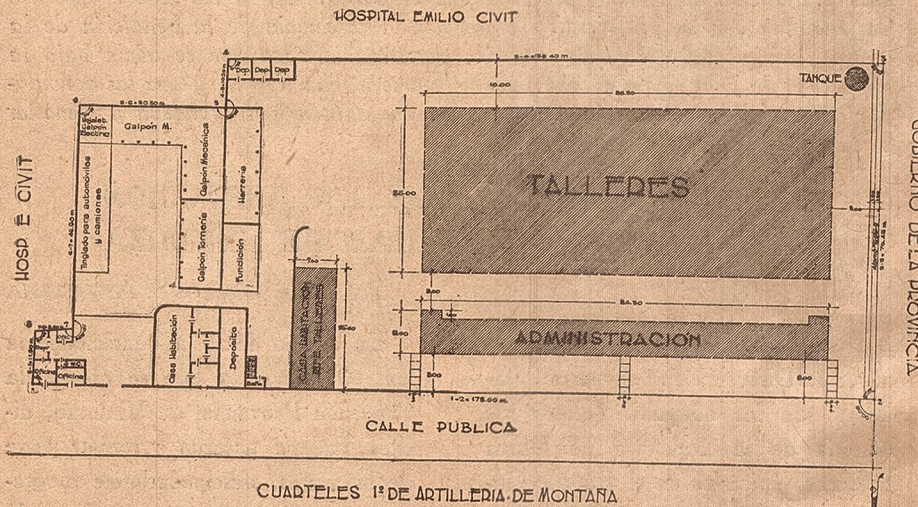
El Departamento de Estudios y Proyectos de la Dirección Provincial de Vialidad, confeccionó el proyecto de sus futuros Talleres y edificio de Administración de los mismos subsanando los inconvenientes que se presentan actualmente y contemplando en forma amplia la necesidad de la reparación.

Los Talleres se compondrán de diez secciones, en donde se realizarán trabajos de fundición y moldeo de piezas, herrería, tornería y ajustaje, pinturería, soldadura, oxiacetilénica y eléctrica, electricidad de automóviles y camiones, reparación de automóviles, camiones, motocicletas y niveladoras, pintura al Duco, carpintería y carrozado. En un extremo de los talleres se colocará la sección almacenes para proveer de material a todas las secciones. Tiene también una oficina de control para el segundo jefe, frente a la cual se encuentra el depósito de herramientas ubicado en el pasillo de acceso del personal al taller.

Un punto fundamental que ha sido

LOS VEHICULOS DE LA DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD BIMESTRE DE 1943

OCTUBRE		CONSUMO TOTAL		Asignación s/Resoluc. 10 y 178	Excedente Nafta Gastada	Total kiló- metros re- corridos	Prom. por cada 100 Km.	Nafta gas- tada s/ki- lometraje
Nafta	Aceite	Nafta	Aceite					
480	12	835	18	672	163	4.298	19.430	—
285	5	485	11	672	—	2.877	16.860	—
675	14 1/2	1.185	27 1/2	672	513	6.252	16.555	150
470	11	800	17	672	134	5.900	13.560	—
350	2	790	7	672	118	3.772	17.630	125
270	8	610	16	672	4	2.890	21.110	—
—	—	—	—	672	—	—	—	—
560	24	1.070	43	672	398	6.117	17.490	—
170	6	275	6	672	—	724	23.480	105
295	21	690	31	672	59	4.406	15.660	—
280	8	460	13 1/2	672	—	2.957	15.555	—
340	12	660	20	672	4	3.607	18.230	—
—	—	55	1	672	—	—	—	55
265	7	610	7	672	9	2.214	19.195	185
170	5	300	5	672	—	1.852	16.200	—
400	13	910	20 1/2	672	238	5.579	16.310	—
—	—	—	—	672	—	—	—	—
80	—	230	7	672	—	1.000	23.000	—
705	26	1.175	42	672	503	3.770	18.170	490
295	—	595	7	672	64	2.953	20.150	—
195	5	275	5	672	—	1.108	17.600	80
185	7	405	15	672	—	3.130	12.940	—
—	—	—	—	672	—	—	—	—
440	—	470	—	672	104	—	—	470
715	33	1.030	40	672	379	1.124	27.135	725
130	1	395	10	672	—	1.244	31.750	—
370	10	855	21	672	183	2.189	36.320	60
125	13	360	21	672	—	1.410	25.530	—
610	20	1.100	39	672	428	2.748	40.030	—
—	—	70	2	672	—	234	29.915	—
230	4	585	11	672	89	2.027	28.860	—
295	6	610	14	672	—	1.968	30.945	—
—	—	—	—	672	—	—	—	—
260	5	320	13	672	—	909	25.300	90
320	6	500	6	672	—	1.470	34.015	—
—	—	290	17	672	—	173	37.570	225
570	15	1.205	38	672	533	3.170	38.010	—
—	—	—	—	672	—	—	—	—
335	8	755	23	672	84	1.785	42.295	—
170	30	450	70	672	—	859	52.385	—
165	4	400	8	672	—	1.491	26.830	—
225	13	540	22	672	—	2.188	24.680	—
—	—	—	—	672	—	—	—	—
515	10	740	16	672	179	2.435	21.765	210
—	—	20	5	672	—	—	—	20
295	3	610	12	672	—	1.977	30.860	—
—	—	—	—	672	—	—	—	—
575	—	1.100	9	672	428	4.175	18.685	330
12.815	367 1/2	24.820	716 1/2	—	4.614	98.982	21.720	3.320



UBICACION GENERAL DE LA ADMINISTRACION
Y TALLERES NUEVOS DE LA D. P. DE VIALIDAD

ESCALA



J. E. LILLO

MAXIMO NAVESI
Jefe Control

RAMIRO GONZALEZ BUTTI
Contador Jefe

(CONTINUO)

ALGUNOS DATOS SOBRE CONSTRUCCION DE CAMINOS POR ADMINISTRACION

Por el Ing. CLAUDIO STEGMAN
Jefe del Departamento de Conservación

En el año que termina la Dirección Provincial de Vialidad ha construido diversos caminos por administración. Deseamos hacer algunas referencias sobre estos trabajos. Especialmente en construcciones de caminos alejados, es muy conveniente estudiar adecuadamente la forma de organizar el personal y de suministrar los elementos necesarios. Citaremos algunos trabajos ejecutados que mejor que nada permiten aclarar estos conceptos:

Construcción del camino de acceso a la Laguna del Diamante

La principal dificultad en la construcción de este camino estribaba en el plazo anual de tiempo, muy, corto, disponible para los trabajos.

En años sucesivos los trabajos de construcción fueron avanzando pero en forma lenta. A fines del invierno antepasado, el acceso estaba asegurado hasta el Arroyo Los Gauchos.

Desde este punto al extremo Sud de la Laguna, la distancia de 17 kilómetros se salvó en dos meses con el siguiente equipo: 1 máquina topadora; 25 obreros; 1 camión.

Se estableció como norma que la

máquina debía trabajar el máximo de horas posible, ajustándose el horario de los obreros, distribuidos en turnos, a esta norma.

Construcción del acceso a los Campos de "Sky" de Potrerillos y Montaje del Funicular

En este caso se presentó el siguiente problema:

Construir en tres meses de tiempo 13 Kms. de camino (4 en faldeo y 5 en zonas de grandes acarreos).

En el proyecto se cuidó evitar en lo posible el trabajo en desmonte que haría difícil mantener el camino despejado de nieve y asegurar el drenaje conveniente.

Se contó con el siguiente equipo mecánico.

2 equipos constructores; 1 topadora; 2 tractores; 1 motoniveladora.

El número de obreros y personal vario, osciló alrededor de 120 hombres.

La existencia de una huella construída el año anterior permitió iniciar los trabajos en dos puntos del trayecto y posteriormente en tres.

El transporte de los materiales del

EQUIPO DE DISTRIBUCION DE ASFALTO PARA BACHEO

JUAN ALEGRA
Jefe Laboratorio de Ensayo de Mater.

Debido al elevado presupuesto que representaba la licitación de mejoras progresivas en los caminos de asfalto, surgió la necesidad de proveer a las cuadrillas encargadas de la conservación, de máquinas y herramientas adecuadas para acelerar el rendimiento

mayor dimensión del terreno es de Este a Oeste.

En los lugares donde es probable que se desprendan gases o humos nocivos para la salud de los operarios, tales como pintura al soplete, herrería, etc., se ha colocado extractores de aire, aparte de la ventilación resultante de puertas y ventanas distribuídas convenientemente.

Después de múltiples consideraciones, se llegó a la conclusión de que el tipo más adecuado, teniendo en cuenta entre otras cosas el factor económico, ventilación, etc., era el de bóvedas orientadas de Norte a Sud con luminarios distribuídos en la clave de la misma. Para evitar los inconvenientes que ocasiona la luz directa, sobre todo en los meses de verano, se colocaron cortinas que interceptan los

de las mismas, adelantándose a la marcha devastadora de los agentes naturales y del intenso tráfico que deben soportar.

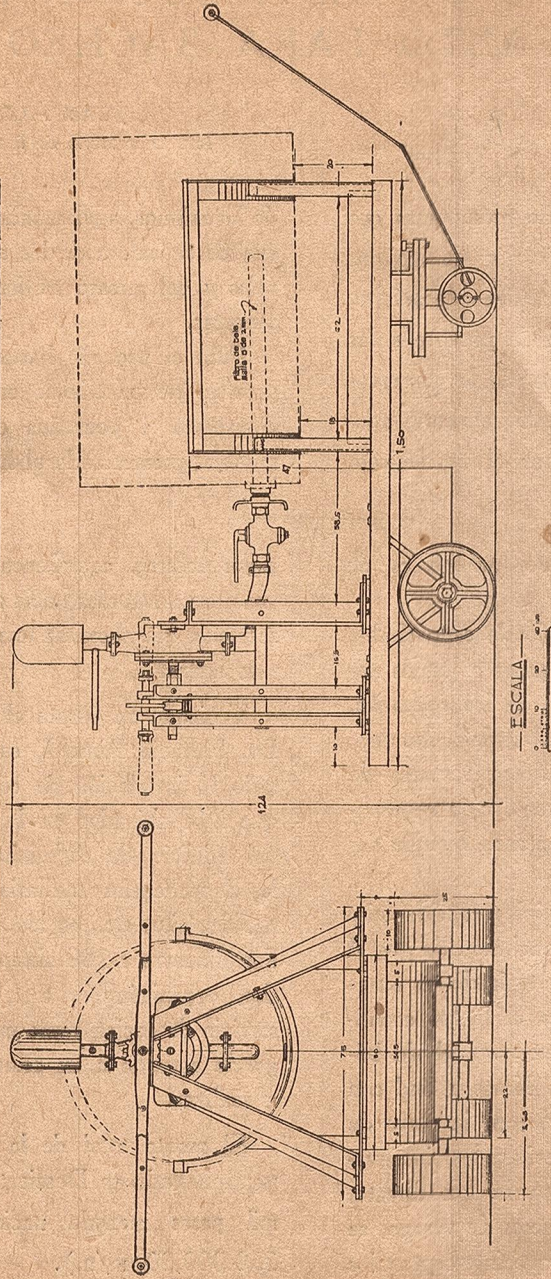
Para el pequeño bacheo se las ha provisto de un triciclo en el cual se transporta a pequeñas distancias el material premezclado al lugar de apli-

rayos solares, complementándose con ventanas orientadas hacia el Sud en las secciones que necesitan una iluminación más intensa.

Teniendo en cuenta el informe del Dr. Horacio Rimoldi, se ha proyectado la instalación de comedores los que irán ubicados en la planta alta del edificio de Administración, con las dependencias necesarias para cocina, depósito, etc., en los que se podrá dar almuerzo a 200 obreros y empleados, organizándose a tal efecto un servicio de cocina como mejor conveniga de acuerdo a un estudio posterior a realizar.

El monto total de la obra se ha presupuestado en Doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional (pesos 250.000,00 m/n.).

EQUIPO DE DISTRIBUCION DE ASFALTO PARA BACHEO



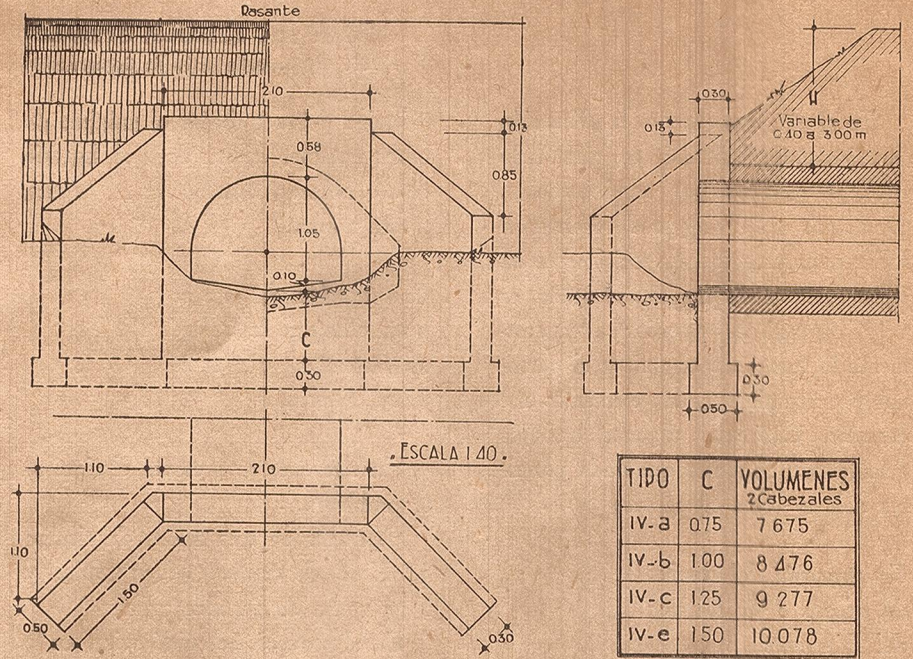
Dib. Carlos Rampone

ación; habiéndose instalado con anterioridad en las distintas Seccionales, lavaderos de grava y arena la cual es

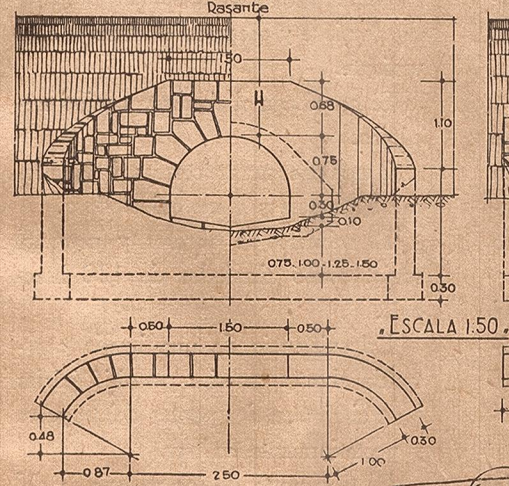
acumulada para poder alimentar las distintas zonas de trabajo.

Para los principios de desintegración nos encontramos con el problema de no disponer de equipo para efectuar el riego de sellado.

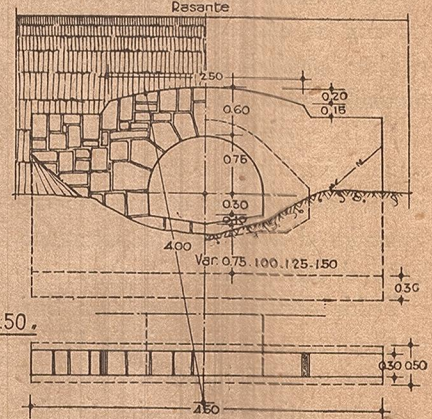
TIPO IV



TIPO V



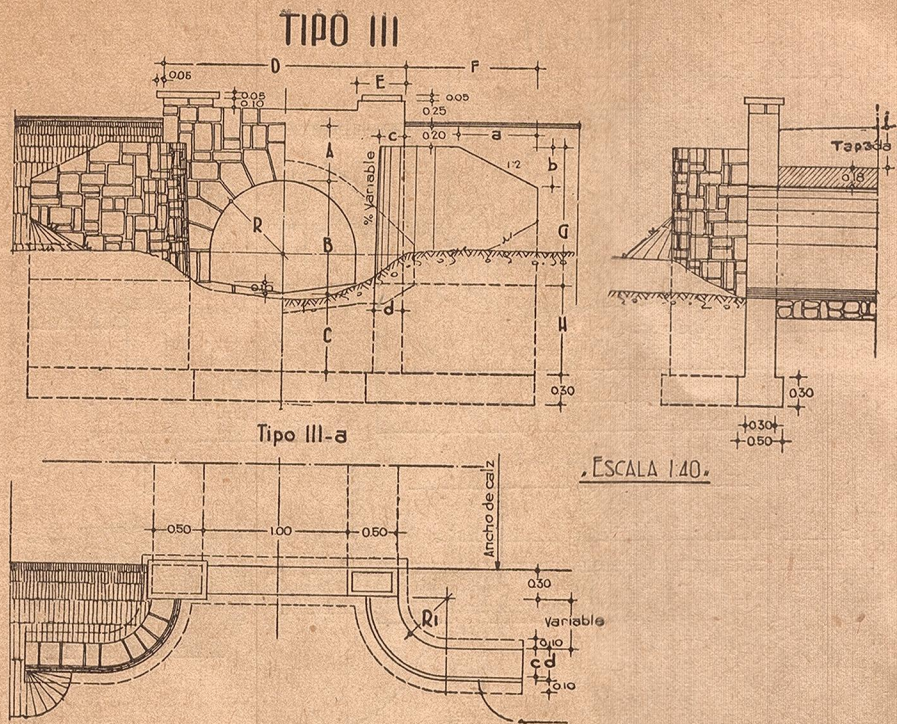
TIPO VI



DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD.
MENDOZA, MAYO DE 1942.

Dib. Alberto J. Rampone
Preparado y Calculado
Ingeniero Manuel Claverol

P. B. Jefe Dpto. Est. y Proyectos



DIMENSIONES DE 10 TIPOS Y VOLUMENES DE LOS CABEZALES

TIPO	RADIOS		ESTRIBOS DEL ARCO HASTA JUNTA	ALAS				A	B	C	D	E	F	G	H	VOLUMENES 2 cabezales
	Arco R	Alas Ri		a	b	Espesor										
Notación	m	m	Notación	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m ³
III-a	0.75	0.50	J B 1	0.80	0.40	0.25	0.30	0.58	1.15	0.70	2.50	0.50	1.30	1.40	0.80	9.344
III-b	0.75	0.50	J B 2	0.80	0.40	0.25	0.30	0.58	1.65	0.95	2.50	0.50	1.30	1.90	1.05	11.628
III-b'	0.75	0.50	J B 2	1.00	0.50	0.25	0.30	0.98	1.65	0.95	2.50	0.50	1.70	2.35	1.05	14.806
III-c	0.75	0.75	J B 3	1.00	0.50	0.25	0.30	0.58	2.15	1.20	2.50	0.50	1.75	2.45	1.30	16.718
III-c'	0.75	0.75	J B 3	1.30	0.65	0.30	0.35	0.98	2.15	1.20	2.70	0.60	2.05	2.85	1.30	22.999
III-c''	0.75	0.75	J B 3	1.70	0.85	0.30	0.40	1.38	2.15	1.20	2.70	0.60	2.45	3.25	1.30	29.639
III-d	0.75	1.00	J B 4	1.00	0.50	0.30	0.35	0.58	2.65	1.45	2.50	0.50	2.00	2.90	1.55	25.358
III-d'	0.75	1.00	J B 4	1.20	0.60	0.30	0.40	0.98	2.65	1.45	2.70	0.60	2.20	3.35	1.55	29.968
III-d''	0.75	1.00	J B 4	1.50	0.75	0.30	0.45	1.38	2.65	1.45	2.90	0.70	2.50	3.75	1.55	39.185
III-d'''	0.75	1.00	J B 4	1.70	0.85	0.30	0.50	1.78	2.65	1.45	2.90	0.70	2.70	4.15	1.55	46.772

Después de un detenido estudio de los equipos distribuidores de asfalto, se fueron rechazando distintos modelos; unos por su elevado costo o por el complicado mecanismo, teniendo en cuenta que los que deben manejarlos son obreros aún no especializados en asfalto y otros que son sencillos y de un costo asequible, no dan resultado por el escaso rendimiento.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente se construyó en los Talleres de la Dirección Provincial de Vialidad la bomba distribidora que figura en las fotografías y plano de detalle constructivo, aprovechando materiales de depósito como puede apreciarse en los mismos planos.

Las características son las siguientes:

Manejo - Sencillo y de fácil mantenimiento.

Costo - El costo total del distribuidor es de \$ 200,—.

Rendimiento - Regando a razón de un litro metro cuadrado tarda en agotar un tambor de emulsión bituminosa de rotura media 15 minutos; cuando se trata de asfaltos disueltos hay que calcular el tiempo necesario para calentar el material necesario hasta la temperatura de aplicación para lo cual la máquina está provista de una bandeja hogar.

Distribución - Se efectúa de una manera continua, siendo el riego completamente uniforme; ya que la presión se regula fácilmente.

Forma de trabajo - Una vez calculada la cantidad de asfalto a regar por metro cuadrado se distribuyen los tambores a lo largo del camino y a la distancia conveniente.

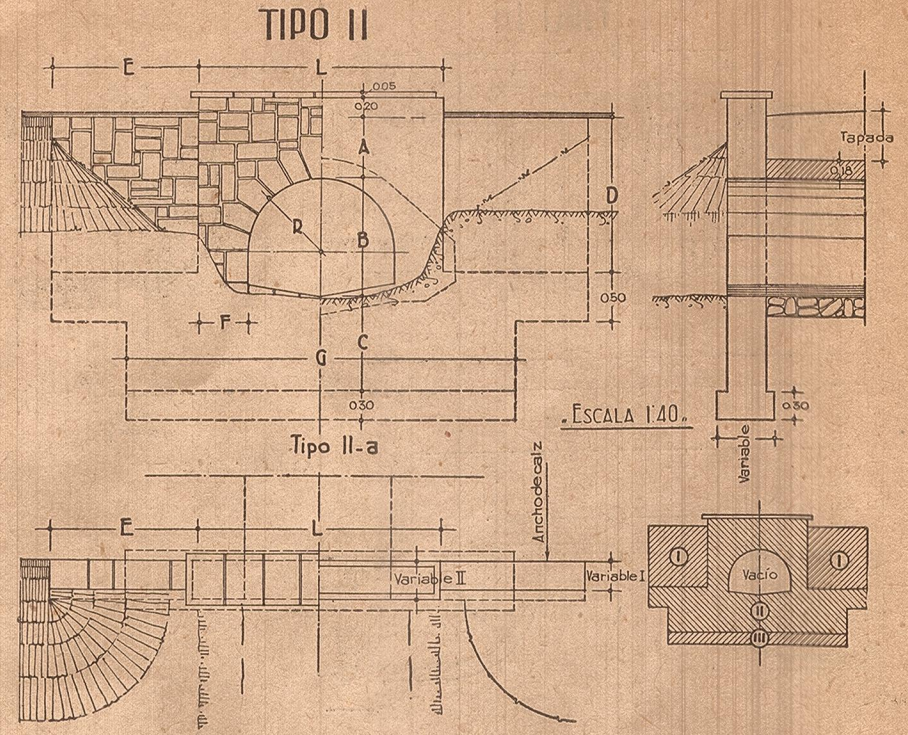
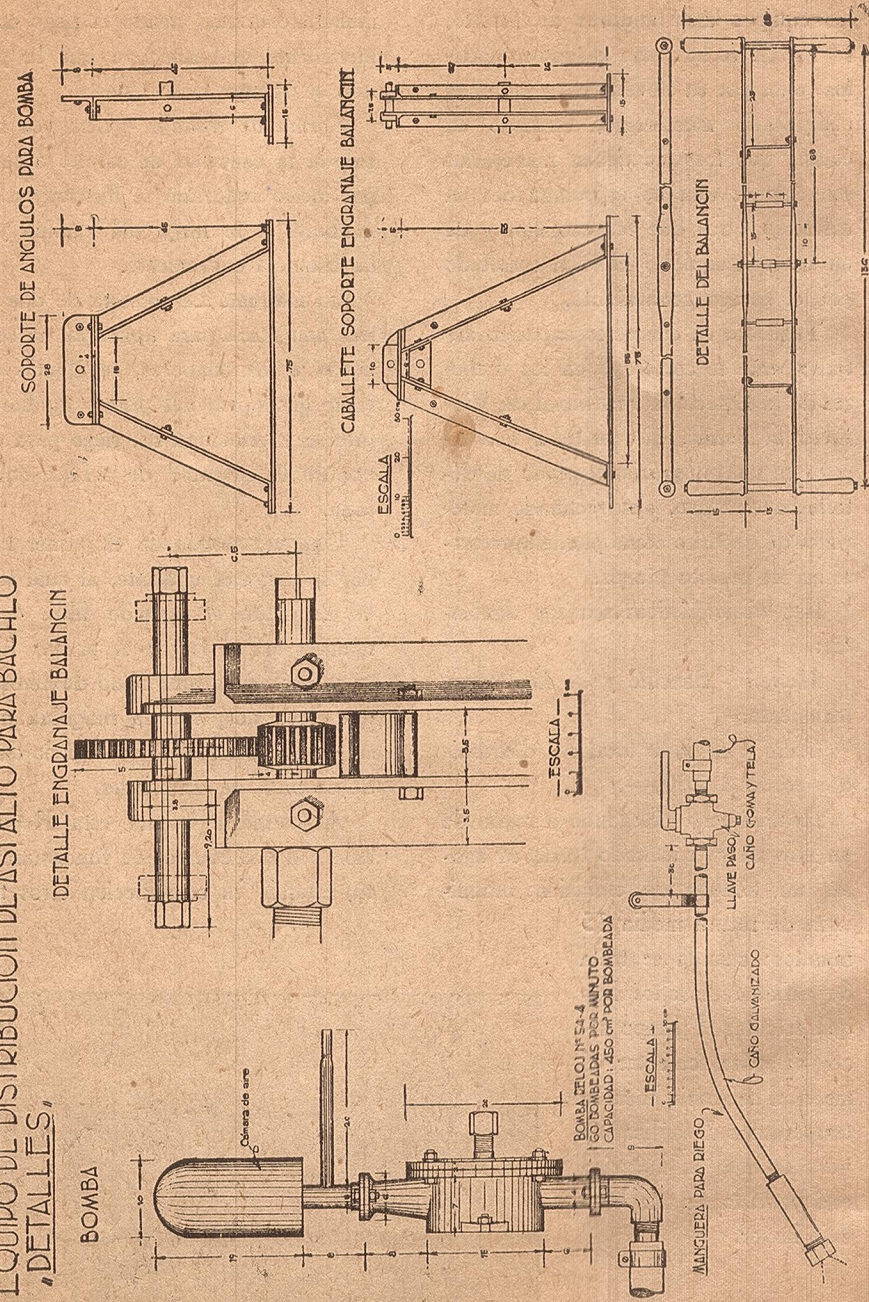
La máquina va provista de dos filtros con rosca para aplicarlos directamente a los tambores, regulando durante el empleo del primer tambor la presión y velocidad del riego para que nos dé la cantidad de asfalto calculada.

Una vez terminado el primer tambor se carga el siguiente, al cual se le ha acoplado el segundo filtro continuando así el riego; el primer filtro se coloca en un tubo lleno de kerosene que lleva acoplada la máquina para su limpieza, necesario sobre todo cuando se trata de emulsiones.

Actualmente cuenta esta Repartición con dos equipos en funcionamiento, estando en construcción otros tres.



EQUIPO DE DISTRIBUCION DE ASFALTO PARA BACHEO
, DETALLES.

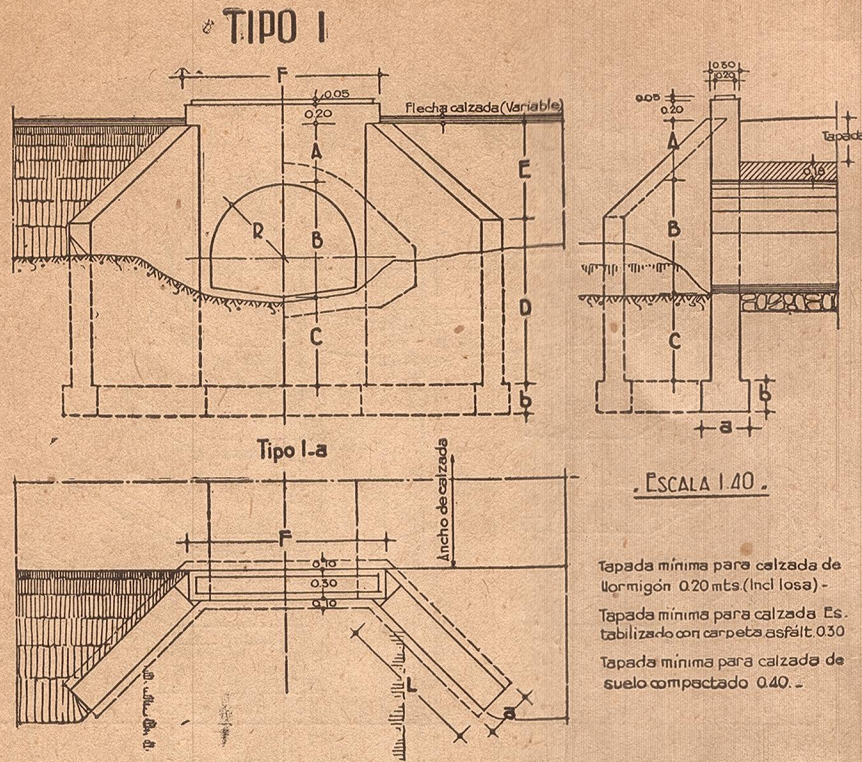


DIMENSIONES DE 10 TIPOS Y VOLUMENES DE LOS CABEZALES

TIPO	RADIO R	ESTRIBOS DEL ARCO HASTA JUNTA	ESPESOR DE			A	B	C	D	E	F	G	L	VOLUMENES 2 cabezales
			I	II	III									
II-a	075	J B 1	030	040	060	058	115	070	180	140	060	450	270	10 717
II-b	075	J B 2	030	040	060	058	165	095	185	190	060	450	270	14 359
II-b'	075	J B 2	030	040	060	098	165	095	225	190	060	450	270	16 115
II-c	075	J B 3	030	040	060	058	215	120	185	190	060	450	270	16 367
II-c'	075	J B 3	035	045	065	098	215	120	225	240	060	500	270	23 575
II-c''	075	J B 3	040	050	070	138	215	120	265	250	070	550	290	31 052
II-d	075	J B 4	040	050	070	058	265	145	235	190	060	550	270	26 274
II-d'	075	J B 4	040	050	070	098	265	145	275	235	060	550	270	30 915
II-d''	075	J B 4	040	050	070	138	265	145	310	250	070	550	290	35 072
II-d'''	075	J B 4	045	055	075	178	265	145	350	250	090	550	330	44 021

PUENTE DE MONTAÑA SOBRE EL RIO LAS TUNAS EN REFUGIO SANTA CLARA - Depto. TUPUNGATO

Por el Ing. JUAN COLL



ESCALA 1.40.

Tapada mínima para calzada de hormigón 0.20mts. (Incl losa) -
 Tapada mínima para calzada Es. tabilizado con carpeta asfált. 0.30
 Tapada mínima para calzada de suelo compactado 0.40.

DIMENSIONES DE 10 TIPOS Y VOLUMENES DE LOS CABEZALES

TIPO	RADIO R	ESTRIBOS DEL ARCO DE ALAS HASTA JUNTA Y FRETE	ESPESOR DE ALAS	BASE		A	B	C	D	E	F	L	VOLUMENES 2 cabezales
				Ancho a	Alto b								
Notación	m	Notación	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m ³
1 a	0.75	J B 1	0.30	0.50	0.50	0.58	1.15	0.70	1.40	1.00	2.00	1.50	7.695
1 b	0.75	J B 2	0.30	0.50	0.50	0.58	1.65	0.95	2.20	1.00	2.00	1.80	11.066
1 b'	0.75	J B 2	0.30	0.50	0.50	0.98	1.65	0.95	2.60	1.00	2.00	1.80	12.455
1 c	0.75	J B 3	0.30	0.50	0.50	0.58	2.15	1.20	2.95	1.00	2.00	2.10	14.759
1 c'	0.75	J B 3	0.30	0.50	0.50	0.98	2.15	1.20	3.35	1.20	2.00	2.10	16.051
1 c''	0.75	J B 3	0.30	0.50	0.50	1.38	2.15	1.20	3.55	1.40	2.00	2.40	18.970
1 d	0.75	J B 4	0.30	0.50	0.50	0.58	2.65	1.45	3.70	1.00	2.00	2.40	19.077
1 d'	0.75	J B 4	0.30	0.50	0.50	0.98	2.65	1.45	3.65	1.50	2.00	2.60	21.138
1 d''	0.75	J B 4	0.40	0.60	0.50	1.38	2.65	1.45	4.05	1.80	2.00	2.80	30.959
1 d'''	0.75	J B 4	0.40	0.60	0.50	1.78	2.65	1.45	4.35	2.00	2.00	3.00	35.919

N. B. - Las explicaciones necesarias y la 1ª serie de láminas correspondientes al Puente de 1 m. de luz se encuentran en nuestro Boletín Informativo N° 1. - En el número próximo irá Puente luz 2 mts.

Zona de influencia: Distrito Minero La Salamanca (mina de oro, wolfram, cobre, etc.) y Refugio Militar Santa Clara.

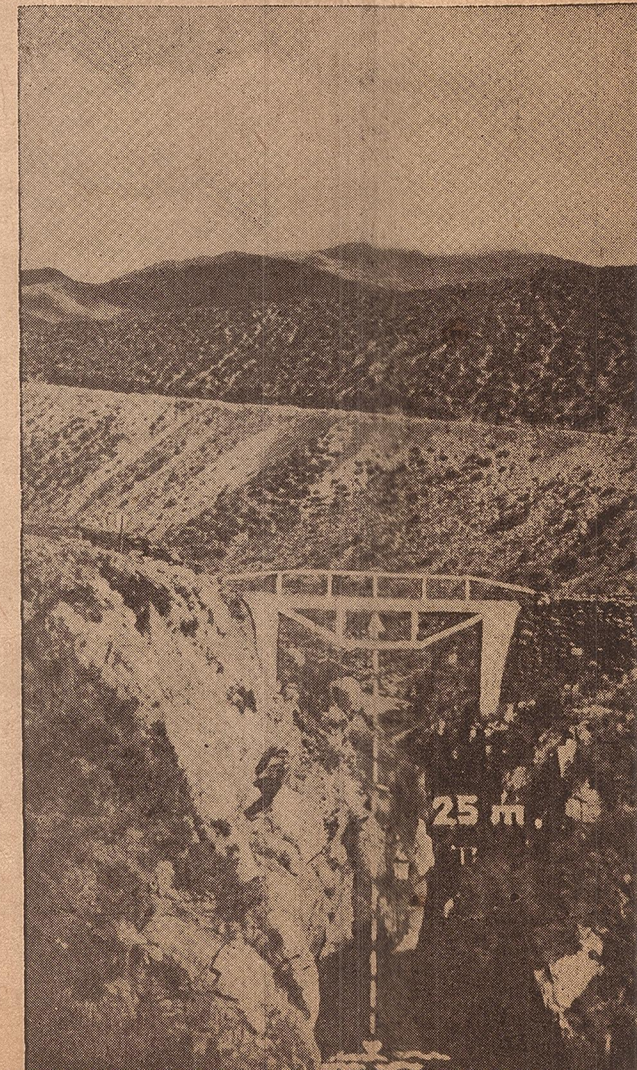
Ubicación: En la garganta rocosa de 25 m. de profundidad situada aguas abajo de la Usina Eléctrica de la Sociedad Minerales de oro Tupungato. Las cajas para la fundación fueron entalladas en los bordes del estrechamiento utilizando explosivos.

Tipos: De vigas armadas constituidas totalmente en los Talleres de la Repartición, desarmables, siendo su montaje realizado en 6 horas en el lugar de su colocación.

Material: Rieles de 70 mm. y tirantes de 1". Las barandas del mismo material. Tablero de madera de carolino.

Características: Luz 6,75 m. Ancho 3,00 m.
 Carga máxima: Camión de 7 Tn.
 Peso parte metálica: 1 Tn.
 Prueba de carga: con 10 Tn. de carga concentrada arrojó 1 cm. de flecha elástica.

A 2.500 metros sobre el nivel del mar se halla emplazado este puente, de gran rendimiento para una interesante zona de explotación minera.



Costos:

Puente y baranda	\$ 573,00
Entablonado	285,00
Cemento	162,00
<hr/>	
	\$ 1.020,00

La mano de obra para su colocación, fué proporcionada por la Compañía de Vialidad de la Agrupación

de Montaña Cuyo que construyó simultáneamente el camino de acceso al puente.

Con la construcción del puente se ha solucionado el fácil acceso a la extensa e importante zona minera citada, como también a la usina eléctrica que actualmente utiliza su potencia en la fabricación de carburo de calcio. Esta industria ha vencido las dificultades que se presentaron en la fabricación de electrodos y en la actualidad provee en gran parte a la demanda local.

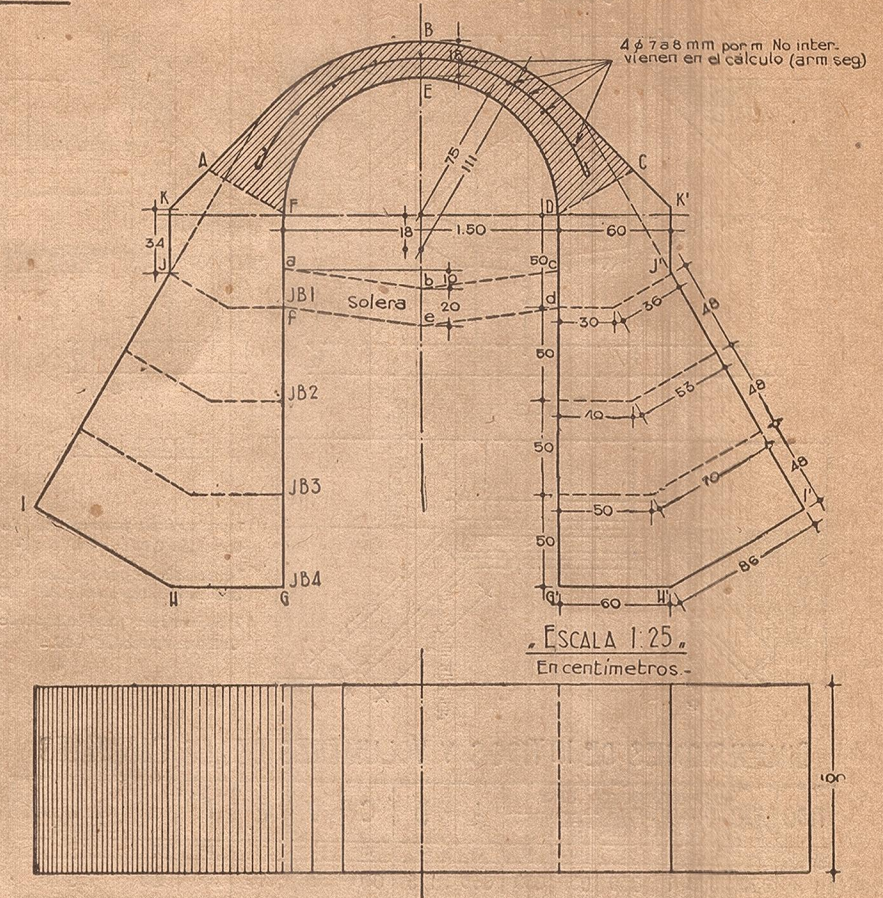
Este tipo de puente de fácil montaje es también apropiado para zonas de alta montaña por su facilidad de transporte por lo cual ha sido aplicado en el camino del Portillo Departamento de Tunuyán, cuya construcción se lleva a cabo en la fecha.



Desde el lecho del río el puente ofrece la interesante perspectiva que nos muestra esta fotografía.

PUENTE EN ARCO „ LUZ LIBRE 1.50m

A-22



DOSAJES:

ARCO . ABCDEFA. 300 Kg de Cemento por m³ de hormigón terminado
 ESTRIBOS . AFGHIJKA . y . CK'I'II'G'DC. Hormigón Ciclópeo u horm de 250 Kg/m³
 La solera del mismo material que los estribos

VOLUMENES

ARCO ABCDEFA	SOLERA abcdefa	2 ESTRIBOS AFGHIJKA CK'I'II'G'DC
0.647m ³	0.300m ³	Hasta JB1 0.706
0.647	0.300	JB2 1.483
0.647	0.300	JB3 2.523
0.647	0.300	JB4 3.822

NOTA - Los Volúmenes están calculados por metro lineal en sentido longitudinal del arco -
 El Hormigón Ciclópeo no deberá contener más del 45% de piedras (En Vol)

SIFONES - El puente arco con una solera de 20 a 30 cm de espesor puede funcionar como sifón adaptándole las cámaras de entrada y salida -