



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



La coparticipación federal instituída por las leyes números 11.658 y 12.625

Gautier, Eduardo Daniel

1947

Cita APA: Gautier, E. (1947). La coparticipación federal instituída por las leyes números 11.658 y 12.625.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Duplicado del n.º 75701

ORIGINAL

Eduardo D. Gautier

LA COPARTICIPACION FEDERAL INSTITUIDA

FOR LAS

LEYES NUMEROS 11.658 Y 12.625

..

**Tesis para optar al título de Doctor
en Ciencias Económicas**



BIBLIOTECA



INDICE

I LA AYUDA FEDERAL A LAS PROVINCIAS.	Pág.
1.-Concepto y objeto de la ayuda federal. 2.- Formas que puede adoptar. 3.-Ventajas e inconvenientes. 4.-La ayuda federal en la República Argentina. 5.-La ayuda federal en Estados Unidos de Norte América. 6.-La ayuda federal en Australia. 7.-La ayuda federal en Canadá. 8.-La ayuda federal en la Unión Sud-Africana. 9.-El régimen financiero de Venezuela. 10.-El régimen financiero de México. 11.-La ayuda federal en Brasil. 12.-La ayuda federal en otros países: a) Austria; b) Suiza; c) Unión Soviética.	1
II LA LEY NACIONAL DE VIALIDAD.	
1.-Régimen constitucional. 2.-Antecedentes de la Ley Nacional de Vialidad; distintos proyectos presentados. 3.-La Ley Nacional de Vialidad. 4.-Régimen de la Ley N.º 11.658; organismo encargado de su aplicación; creación de un sistema troncal de caminos y de un fondo nacional de vialidad; recursos y distribución. ...	64
III LA COPARTICIPACION FEDERAL PARA OBRAS DE VIALIDAD.	
1.-La institución de la coparticipación federal. 2.-Condiciones de acogimiento establecidas por la Ley Nacional de Vialidad. 3.-Distribución de los fondos de coparticipación federal. 4.-Bases para hacer efectiva la coparticipación federal. 5.-Sumas asignadas a las provincias. 6.-Cesiones de fondos a la red nacional. 7.-Convenios celebrados por las provincias con la ex-Dirección Nacional de Vialidad y con la Administración General de Vialidad Nacional. 8.-Objeciones al régimen de coparticipación federal.	114
IV LAS DIRECCIONES PROVINCIALES DE VIALIDAD.	
1.-El concepto de autarquía y las disposiciones de la Ley Nacional de Vialidad. 2.-Las disposiciones de las leyes provinciales de vialidad: 1.º personería jurídica; 2.º constitución; 3.º autonomía financiera. 3.-Conclusiones. ...	135

V LOS FONDOS PROVINCIALES DE VIALIDAD.

Pág.

1.-Recursos expresamente determinados por la Ley Nacional de Vialidad: a) Impuestos a la nafta y a los otros combustibles; b) Contribución de mejoras. 2.-Recursos establecidos por las leyes provinciales de vialidad: a) Aportes de rentas generales; b) Contribución territorial; c) Patentes; d) Derechos de publicidad en los caminos; e) Aportes de consorcios de vecinos y municipalidades; f) Donaciones, multas, producido de la venta de planos, materiales sobrantes etc.; g) Producido de la negociación de títulos; h) Otros recursos especiales. 3.-Normas especiales sobre distribución de los fondos. 4.-Crítica de los sistemas vigentes.

161

VI LA CONTRIBUCION DE MEJORAS EN LAS PROVINCIAS.

1.-Disposiciones de la Ley Nacional de Vialidad 2.-Naturaleza jurídica de la contribución de mejoras. 3.-Régimen establecido por las provincias. 4.-La contribución de mejoras en la Provincia de Buenos Aires. 5.-La contribución de mejoras en la Provincia de Santa Fe. 6.-La reglamentación de la Provincia de Mendoza. 7.-Limitaciones constitucionales. 8.-Crítica de los sistemas vigentes. 9.-Soluciones propuestas por el Cuarto Congreso Argentino de Vialidad.

197

VII AYUDA PROVINCIAL A LAS MUNICIPALIDADES Y CONSORCIOS CAMINEROS DE VECINOS.

I. Ayuda provincial a las municipalidades: 1.-Buenos Aires. 2.-Catamarca. 3.-Córdoba. 4.-Corrientes. 5.-Entre Ríos. 6.-Jujuy. 7.-La Rioja. 8.-Salta. 9.-Santa Fe. 10.-Tucumán. II. Consorcios camineros de vecinos: 1.-Buenos Aires. 2.-Córdoba. 3.-Entre Ríos. 4.-San Juan. 5.-Santa Fe. 6.-Tucumán.

246

VIII RESULTADOS PRACTICOS DE LA COPARTICIPACION FEDERAL.

1.-Consideraciones generales. 2.-Buenos Aires 3.-Catamarca. 4.-Córdoba. 5.-Corrientes. 6.-Entre Ríos. 7.-Jujuy. 8.-La Rioja. 9.-Mendoza. 10 Salta. 11.-San Juan. 12.-San Luis. 13.-Santa Fe 14.-Santiago del Estero. 15.-Tucumán.

262

IX LA COPARTICIPACION FEDERAL EN LA LEGISLACION COMPARADA. Pág.

1.-Estados Unidos. 2.-Australia. 3.-Unión Sud-Africana. 4.-México. 5.-Canadá. 6.-Brasil. ... 300

X CONCLUSIONES.

1.-Consideraciones generales. 2.-Los organismos provinciales de vialidad. 3.-Los fondos provinciales de vialidad. 4.-La contribución de mejoras. 5.-La ayuda provincial a las municipalidades y a los consorcios camineros de vecinos... 324

BIBLIOGRAFIA. 333

APENDICE.

La Ley General de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (N° 5.238), del 17 de noviembre de 1947. 337

CAPITULO I

LA AYUDA FEDERAL A LAS PROVINCIAS

Sumario: 1.-Concepto y objeto de la ayuda federal. 2.-Formas que puede adoptar. 3.-Ventajas e inconvenientes. 4.-La ayuda federal en la República Argentina. 5.-La ayuda federal en Estados Unidos de Norte América. 6.-La ayuda federal en Australia. 7.-La ayuda federal en Canadá. 8.-La ayuda federal en la Unión Sud-Africana. 9.-El régimen financiero de Venezuela. 10.-El régimen financiero de México. 11.-La ayuda federal en Brasil. 12.-La ayuda federal en otros países: a) Austria; b) Suiza; c) Unión Soviética.

1. Concepto y objeto de la ayuda federal.

Dice Bas, que desde el instante en que una entidad política cualquiera, no puede realizar el cumplimiento de sus fines sin los auxilios de un poder extraño que contribuye con los recursos necesarios al efecto, puede muy bien asegurarse que se ha creado un vínculo más de dependencia, que coarta a cada paso, el libre ejercicio de su autonomía.

Y efectivamente, ya se trate de países en los cuales los gobiernos locales tienen poderes reservados e indeterminados, como la Argentina, Venezuela, Australia, Estados Unidos y México; ya se trate de estados en los cuales es el gobierno federal el que delega en los gobiernos locales ciertos poderes expresamente determinados, el hecho es que, en la mayoría de ellos, salvo poquísimas excepciones, se ha producido un desequilibrio entre el crecimiento de los recursos locales y el de los gastos por la continua demanda de servicios.

Este constante aumento de los gastos, ya sea por aumento de la población, o por mayores necesidades

de los servicios de asistencia social, instrucción primaria, vialidad, etc., a cargo de los gobiernos locales, no guarda una adecuada relación con los recursos de dichos gobiernos previstos en sus leyes impositivas. Es así como, tarde o temprano, ese desequilibrio obliga al gobierno federal a adoptar los arbitrios necesarios para subsanar, en la medida de lo posible, esa deficiencia, traduciéndose en definitiva en una centralización creciente, por reformas constitucionales o sin que ella haya tenido lugar a efecto.

En algunos países (Argentina, Australia, Canadá, entre ellos), sus constituciones han previsto la eventualidad de esa situación facultando al gobierno federal para conceder subsidios a los gobiernos locales en determinadas circunstancias. En otras naciones, como los Estados Unidos, la omisión de una cláusula constitucional en ese sentido, ha sido subsanada por leyes especiales, mediante la aplicación de la doctrina de los poderes implícitos. Por último, como un caso especialísimo, aunque carece hoy de actualidad, merece citarse la Constitución del Brasil de 1937 -derogada por la de 1946- cuyo artículo 8º, párrafo único, contenía la siguiente disposición: "El estado que, por tres años consecutivos, no recaude ingresos suficientes para el sostenimiento de sus servicios será transformado en territorio hasta que restablezca su capacidad financiera".

Sidney Webb (1) ha definido como objetos de la ayu

(1)- Sidney Webb. Grants in aid: A Criticism and a Proposal. Revised edition, 1920.

da federal, los siguientes:

- a) Efectuar una justa mitigación de las desigualdades de cargas entre las unidades de gobierno;
- b) Asegurar autoridad efectiva para la necesaria supervisión y control por el gobierno nacional;
- c) Favorecer la clase de gastos más deseable en interés de la comunidad; y
- d) Hacer posible un "national minimum" universal en ciertos servicios públicos; entendiéndose por "national minimum" un término elástico que cubre los standards mínimos, como en los servicios de educación, salubridad y bienestar.

Los medios principales tienen los gobiernos federales para atenuar los efectos de la incapacidad financiera de las provincias: o hacerse cargo de los gastos más onerosos, administrando directamente ciertas actividades locales, o contribuyendo con fondos del tesoro nacional a reforzar los recursos locales, quedando a cargo de estos gobiernos la administración de los servicios

El primero, que no constituye ayuda federal, tiene el grave inconveniente de despojar paulatinamente a las provincias de su autonomía, con el riesgo de quedar convertidas en un plazo más o menos largo, en meros departamentos administrativos del poder central.

2. Formas que puede adoptar.

Ante todo es necesario distinguir entre lo que en Estados Unidos se conoce por "grants in aid" y "shared taxes".

El primero constituye un verdadero subsidio, en cuyo caso el gobierno federal asigna a las autoridades locales determinadas sumas de dinero para atender ciertas necesidades. Las "shared taxes" consisten en la

distribución del producido de un determinado impuesto en tre el gobierno federal y los gobiernos locales, mediante porcentajes fijos.

Para establecer una clasificación de las formas en que puede efectuarse la ayuda federal, deben distinguirse tres situaciones: la periodicidad con que se entregan los fondos, su destino y el modo en que éstos se distribuyen.

1.º) De acuerdo con la periodicidad con que se entregan los fondos, pueden ser permanentes o de emergencia.

2.º) De acuerdo con su destino, la ayuda federal puede ser incondicional o condicional, según se deje librada a cada provincia la facultad de afectar o no las sumas entregadas, a los servicios que crea más necesarios o estableciendo previamente el gobierno federal el destino que debe asignarse a esos importes.

El primero de dichos sistemas, que ha sido establecido preferentemente para cubrir déficits de presupuesto, puede ser objetable pues no permite la adopción de normas de carácter general por parte del poder central para la atención de ciertos servicios. Como ejemplo de esta clase de subsidios se pueden citar en la República Ar gentina los de carácter político otorgados a algunas pro vincias, de acuerdo con las prescripciones de las leyes de presupuesto.

3.º) Por el modo en que se distribuyen los fondos, la ayu da federal puede adoptar las siguientes formas principales:

a) Distribución por partes iguales, sin tener en cuenta las necesidades de las provincias. Según Joseph Harris la única justificación de este sistema radica en que cada estado -en la Argentina cada provincia- tiene dos senadores. Un ejemplo típico en nuestro país es el de la Ley N.º 12.774, que asignó una subvención de \$ 400.000 anuales a las provincias de Salta, Jujuy, Catamarca, La Rioja, San Luis y Santiago del Estero, para costear servicios de previsión y asistencia social. La suma otorgada a cada una de las aludidas provincias es, como se observa, igual, y no se tiene en cuenta ni la población, ni las necesidades de cada una de ellas.

b) Distribución proporcional de acuerdo con bases determinadas. Consiste este sistema en distribuir una suma global entre los gobiernos locales, de acuerdo con ciertas bases como la población, superficie, consumo de nafta, presupuestos locales, población escolar, etc., según el destino que se ha de dar a los fondos.

Indudablemente que es más equitativo que el anterior, porque, por lo menos, se toma un índice de distribución, pero también es injusto en los casos en que, tratándose de las provincias más pobladas y más extensas que lógicamente disponen de mayores recursos -aunque los gastos también sean mayores- perciben en razón de los índices que se toman como base, un mayor subsidio del gobierno federal, cuando en realidad son las más pobres las que más lo necesitan.

c) Una combinación de los dos sistemas anteriores, que

tionde a atenuar sus defectos, se logra mediante la distribución por partes iguales, entre todas las provincias de un determinado porcentaje de los fondos federales, y el reparto del remanente en forma proporcional a la población, superficie, etc.

A veces la parte de subsidios fijos no se distribuye en forma igual entre todas las provincias, sino de acuerdo a un agrupamiento de aquéllas, efectuado conforme a sus necesidades.

e) Cuando se trata de servicios particulares, suele hacerse la distribución considerando la situación particular de cada provincia, a cuyo fin es necesario disponerse previamente de un estudio de las posibilidades financieras de cada una de ellas, para determinar si es posible hacer frente a dichas necesidades con recursos propios.

Este sistema, el más orgánico de todos, ha sido aplicado en Estados Unidos en la distribución de la ayuda forestal, donde el U.S. Forest Service, estima, de conformidad con los estados, el costo aproximado de la protección en cada uno de ellos y en base a esa estimación se distribuye la ayuda federal.

3. Ventajas e inconvenientes.

La ayuda federal tiene sus defensores y sus críticos. Quienes la apoyan sostienen que:

a) Representa una aplicación del principio de capacidad de pago; es decir que para hacer frente a un gasto de interés general se requiere el aporte de todos aqué-

- llos que pagan impuestos, de acuerdo con sus medios;
- b) Es un recurso útil por el cual el gobierno federal y las provincias pueden colaborar en la financiación de servicios de interés nacional o local;
 - c) El gobierno federal, sin competir en el cumplimiento de los servicios con las provincias, puede seguir una política nacional;
 - d) Es un medio de financiar servicios gubernamentales, más allá de los recursos de las provincias;
 - e) Facilita la distribución equitativa de los recursos impositivos que, como el de la renta, se concentran en las provincias más ricas;
 - f) Permite que las provincias puedan continuar haciendo frente a las funciones que tienen asignadas, sin necesidad de cederlas al gobierno federal;
 - g) En ciertos casos facilita la unificación de las leyes impositivas;
 - h) Permite la supervisión federal, lo que es un elemento importante en el mejoramiento de las normas de administración general;
 - i) Permite el perfeccionamiento del sistema impositivo.

Por el contrario, se le han hecho las siguientes críticas:

- a) Que al establecerse la ayuda federal las provincias pierden su autonomía, se fomenta la inacción y terminan por esperarlo todo del gobierno federal, descuidando sus propias fuerzas;
- b) Que las provincias más ricas soportan los mayores in

puestos en beneficio de las más atrasadas;

- c) Que los subsidios son una forma de corromper a los funcionarios de las provincias, induciéndolos a gastar las rentas locales y llevar sus actividades más allá de sus necesidades, bajo el incentivo de asegurarse dinero fácil del gobierno federal (Harris op.cit.);
- d) Que es un medio por el cual el gobierno central puede controlar a las provincias.

Pese a que en parte las críticas son acertadas, mientras no se puedan equilibrar en las provincias los ingresos con los gastos, no es posible prescindir de la ayuda federal.

4. La ayuda federal en la República Argentina.

Al incorporarse las provincias a la Confederación en 1852, el artículo 19 del Acuerdo de San Nicolás de 31 de mayo de ese año estableció que los gastos que demandaría la administración de los negocios nacionales previstos por aquél, serían sufragados por las provincias en proporción al producto de sus aduanas exteriores, hasta la instalación de las autoridades constitucionales.

En oportunidad de discutirse el proyecto de Constitución Nacional, la Comisión de Negocios Constitucionales del Congreso Constituyente de 1853, al tratarse el artículo 64 sobre atribuciones del Congreso, propuso el siguiente inciso:

"Acordar subsidios del tesoro nacional a las provincias cuyas rentas no alcancen, según sus presupuestos, a cubrir sus gastos ordinarios, haciendo llevar a cada provincia una cuenta particular

de estos suplementos que deberán reintegrarse en proporción que mejoren sus rentas".

La causa principal para incluir este inciso era que, con motivo de la sanción del artículo 4º que declaraba de jurisdicción nacional los derechos de importación y exportación, así como de la prohibición de gravar el tráfico interprovincial (Art. 11), se privaba a la mayoría de las provincias de sus principales recursos.

El diputado Seguí, en la sesión del Congreso Constituyente del 27 de abril, pidió la supresión de la segunda parte del inciso porque "le parecía nada generoso y hasta indigno exigir a los Pueblos Confederados la devolución de subsidios que les eran debidos y los que ellos exigirían en el caso justificado de que las rentas locales no bastasen a cubrir sus necesidades". Así lo resolvió el Congreso, quedando el inciso 8º del artículo 64 (Art. 67 de la Constitución reformada en 1860), redactado en la siguiente forma:

"Acordar subsidios del Tesoro Nacional a las provincias cuyas rentas no alcancen, según sus presupuestos, a cubrir sus gastos ordinarios".

Cuán lejos estaba Seguí de pensar que esta ayuda, que se otorgaría con carácter extraordinario, se iba a convertir en uno de los medios habituales de las provincias para procurarse recursos. Y tan es así que dice Zavala "Debido a la poca iniciativa de los gobiernos provinciales, a la escasez de sus recursos y a lo precario de su crédito, el Congreso Nacional ha tenido que estar legislando en todas las épocas sobre asuntos que son del

recurso indiscutible de la soberanía local", y más adelante agrega: "Es así como durante setenta años ha venido legislando el Congreso en forma tal, que puede considerarse prácticamente abolido el poder de legislación reservado a las provincias. Basta tener presente que las actividades del poder central -leyes o decretos- han reemplazado la acción provincial. En efecto, son entidades nacionales que tienen a su cargo las comunicaciones y transportes, una parte cada vez mayor de la instrucción primaria, toda la secundaria y superior, la higiene y salubridad públicas, la defensa de la agricultura y de la ganadería, la asistencia social en cuanto se traduce en leyes de protección general, la construcción de puentes y caminos, la sistematización de obras de riego, etc."

El primer subsidio que se entregó en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso 8º del artículo 67 de la Constitución Nacional fué por la suma de \$ 4.000 a la Provincia de Santiago del Estero en el año 1854.

A partir de esa fecha, hasta el año 1941 en que se comenzó a aplicar el plan de la Comisión del Senado de ayuda a las provincias subvencionadas, se sancionaron las siguientes disposiciones legales de carácter especial, por las cuales se otorgaron, directa o indirectamente, subsidios a las provincias, aparte de las sumas asignadas anualmente por las leyes de presupuesto:

1. Acuerdo del 13 de mayo de 1857. Se asignan \$ 300 mensuales a la Provincia de Tucumán para gastos de guarnición y \$ 400 a la de San Luis. Estos subsidios fue-

ron derogados por las leyes 195 y 194 de la Confederación, respectivamente.

2. Ley N.º 153, del 24 de septiembre de 1857. Se autoriza al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de \$ 8.000 en subvenciones para la instrucción primaria a las provincias que más lo necesiten.
3. Ley N.º 195, del 27 de septiembre de 1858. Se acuerdan los siguientes subsidios para cubrir déficits de presupuestos del año 1859: a Tucumán \$ 7.000; a La Rioja \$ 9.000; a Santiago del Estero \$ 7.910 y a Jujuy \$ 10.000.
4. Ley N.º 284, del 23 de septiembre de 1861. Se acuerda un subsidio de \$ 40.000 a la Provincia de Mendoza.
5. Ley N.º 24, del 8 de octubre de 1862. Se autoriza al Poder Ejecutivo a invertir hasta \$ 200.000 moneda metálica en subsidios a las provincias cuyas rentas no alcancen, según sus presupuestos, a cubrir sus gastos ordinarios.
6. Ley N.º 51, del 4 de septiembre de 1853. Se aumenta a \$ 250.000 para el año 1864, la suma autorizada por la Ley N.º 24.
7. Ley N.º 356, del 7 de octubre de 1869. Se establece que toda provincia que acredite tener en los registros de sus escuelas un número de alumnos igual a la décima parte de la población, tendrá opción a un subsidio de pesos fuertes 10.000 anuales, a más de los recibidos con ese fin por la ley de presupuesto. Esta Ley fué derogada por la N.º 768, del 26 de junio de

1876.

8. Ley N° 463, del 21 de septiembre de 1871. Se conceden subvenciones a las provincias para fomento de la instrucción primaria. La distribución se hará a base del importe total que haya de invertir con ese objeto cada provincia y en la siguiente proporción:

- 3/4 a La Rioja, San Luis y Jujuy;
- 1/2 a Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Catamarca, Mendoza, San Juan y Corrientes;
- 1/3 a Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe

Establece además que hasta que se halle en condiciones de regirse por la Ley, los subsidios a la Provincia de La Rioja se determinarán anual y especialmente en la ley de presupuesto.

Por la Ley N° 1812, del 25 de septiembre de 1886, se amplió a 2/3 el subsidio a Catamarca y Santiago del Estero; y por la Ley N° 2.155, del 30 de septiembre de 1887 a las provincias de San Juan, Mendoza, Corrientes, Tucumán y Salta.

9. Ley N° 1.121, del 23 de octubre de 1881. Quedan a cargo de la Nación las sumas dadas en calidad de préstamo a las provincias de Santiago del Estero, La Rioja, San Juan y Mendoza.

10. Ley N° 1.192, del 22 de agosto de 1882. Se condonan las deudas a que se refiere la Ley N° 1.121, procedentes del servicio de rentas y amortización de fondos públicos que se acordó a las provincias en préstamo.

11. Ley N° 2.737, del 4 de octubre de 1890. Se establecen subvenciones nacionales para el fomento de la instrucción

ción primaria en las provincias, con destino a:

- a) Construcción de edificios para escuelas públicas;
- b) Adquisición de libros y útiles para escuelas;
- c) Sueldos de preceptores.

Las subvenciones se distribuirán entre las provincias de acuerdo con lo que inviertan en la instrucción primaria, en la siguiente forma:

1/3 de lo invertido a Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos;

2/3 a Corrientes, Tucumán, Santiago del Estero, Salta, Mendoza, San Juan, Catamarca y San Luis;

3/4 a Jujuy y La Rioja.

La suma mínima a invertir por las provincias no debe ser inferior al 10% de las rentas generales.

- 12. Ley N.º 2.765, del 18 de octubre de 1890. El Poder Ejecutivo podrá convenir con las provincias para hacerse cargo de sus deudas externas, cuando no puedan hacer frente a los servicios.
- 13. Ley N.º 3.215, del 8 de enero de 1895. Se autorizó al Poder Ejecutivo para formalizar un arreglo general con los acreedores de las provincias de Tucumán, Catamarca, San Juan, Mendoza, San Luis, Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, Buenos Aires y Córdoba, pasando a la Nación sus deudas externas.
- 14. Ley N.º 4.561, del 20 de junio de 1905. Se otorga un subsidio de \$ 8.000 mensuales a la Provincia de Salta para gastos de administración, a partir del 1.º de enero de 1905.

15. Ley N.º 5.643, del 24 de septiembre de 1908. Se otorga una subvención extraordinaria de \$ 30.000 a cada uno de los Consejos de Educación de las provincias de Catamarca, San Luis, Salta, Jujuy, La Rioja, Santiago del Estero y San Juan, para pago de sueldos a los maestros.
16. Ley N.º 6.031, del 30 de septiembre de 1908. Se autoriza al Poder Ejecutivo para entregar a la Dirección General de Escuelas de la Provincia de Buenos Aires cinco anualidades de \$ 500.000 cada una, destinadas a la construcción de edificios para escuelas. Esta suma será devuelta por la Provincia en cuotas anuales, cuyo importe se fijará por el P.E., a partir de un año de pagada la última cuota.
17. Ley N.º 8.449, del 29 de noviembre de 1911. Se concede un subsidio de \$ 50.000 al Consejo de Educación de la Provincia de La Rioja para pago de sueldos atrasados a los maestros.
18. Ley N.º 11.658, del 30 de septiembre de 1932 (modificada por la N.º 12.625). Establece el régimen de coparticipación federal en materia de vialidad.

Además de las leyes mencionadas, se han sancionado tres más, por las cuales el Gobierno Nacional entrega a las provincias -si bien no en carácter de ayuda federal- fondos que se incorporan a sus rentas generales. Comprenden ellas las leyes de unificación de impuestos internos, de impuesto a los réditos y de impuesto a las ventas. Igual destino se ha dado recientemente al produ

to de los impuestos a las ganancias eventuales y benefi
cios extraordinarios.

Por la primera (Ley N.º 12.139, de 24 de diciem
bre de 1934) la Nación distribuye entre la Capital Fede
ral y las provincias parte de las recaudaciones obteni-
das con motivo de la unificación de los impuestos inter
nos. Esta ley no constituye una ayuda federal por cuen-
to el Gobierno Nacional no hace más que reintegrar a las
provincias la parte de los impuestos que les pertenecey
que se han reservado por las leyes convenios.

Una situación semejante, aunque no igual, ocu
rre con la Ley N.º 12.956, del 4 de marzo de 1947, que es
tablece la forma de distribución anual del producido de
los impuestos a los réditos, ventas, ganancias eventua-
les y beneficios extraordinarios entre la Municipalidad
de la Capital Federal y las provincias. En este caso no
existen leyes convenios, sino que la distribución efec-
tuada procede del producido de impuestos directos cuya
aplicación, en principio, corresponde a las provincias.

Independientemente de las leyes de ayuda fede
ral que se citaron precedentemente, las leyes de presu-
puesto nacionales prevén anualmente una partida a distri
buirse entre las provincias de Catamarca, La Rioja, Ju-
juy, San Luis y Salta, conocida por subsidios políticos.
Informe de la Comisión del Senado.

En la sesión del Senado Nacional del 28 de se
tiembre de 1939, se presentó un proyecto de resolución
por el cual se encomendaba a una Comisión la investiga-

ción de la situación económica de las provincias subvencionadas.

Informó el proyecto el senador González Iramain quien expuso la necesidad de solucionar el grave problema económico de dichas provincias.

El proyecto, que fué aprobado sobre tablas, establece lo siguiente:

"Una Comisión especial de siete senadores, con los poderes del Senado para investigar y requerir informes, estudiará la situación económica y financiera de las provincias subvencionadas, el estado de sus principales fuentes de riquezas naturales, industriales y de trabajo, y proyectará la ley o leyes necesarias y el plan de acción respectivo para fomentar la prosperidad, adelanto y bienestar de aquellas, conforme a la pertinente cláusula constitucional (Art. 67, incisos 8.º, 16 y 28)".

La Comisión, que fué integrada por los senadores Galíndez, Serrey, Landaburu, Palacios, Eguiguren, Villafañe y González Iramain, presentó al Senado un despacho por el que se aconsejó la sanción de las siguientes leyes:

1. Ley orgánica de la Dirección Nacional de Riego y Obras Hidráulicas.
2. Ley Orgánica de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado.
3. Obras y estudios diversos de riego e hidráulicos.
4. Construcción de usinas.
5. Construcción de represas.
6. Pavimentación del camino de La Rioja a Catamarca.
7. Anticipo de \$ 5 millones a la Provincia de La Rioja para la expropiación con fines de colonización agrícola y ganadera de los condominios rurales proceden

tes de mercedes indivisas.

8. Revisión del canon de riego en las provincias de San Luis, La Rioja, Catamarca, Salta y San Juan.
9. Creación de escuelas-fábricas textiles en las provincias de Catamarca, San Luis, Salta, Jujuy y La Rioja
10. Creación de escuelas prácticas de agricultura y granja.
11. Nacionalización de la Escuela Profesional Nicolasa Berroondo de Quiroga, de Mercedes (San Luis).
12. Régimen de Conchabadores.
13. Régimen de proveedurías.
14. Aporte al fondo provincial de vialidad de La Rioja, Catamarca, San Luis, Salta y Jujuy.
15. Subvención para servicios de previsión y asistencia social.

Además, la Comisión solicitó la sanción definitiva de diversos proyectos de ley aprobados por el Senado y el cumplimiento por el P.E. de varias leyes aprobadas en años anteriores.

Independientemente de los proyectos señalados, el Senador Palacios presentó los siguientes:

1. Nueva orientación de la escuela primaria.
2. Construcción de un dispensario y de un hospital en La Rioja.
3. Construcción de un hospital para tuberculosos en Catamarca.
4. Prohibición de ejercer su profesión a los médicos que desempeñan funciones sanitarias.

5. Represión del alcoholismo y juegos de azar.
6. Régimen del pirquineo.
7. Disposiciones sobre bosques y montes naturales.
8. Aprovechamiento de las aguas interprovinciales.

De la totalidad de proyectos presentados se consideraron y sancionaron los siguientes:

- Ley N° 12.742. Hospital sanitario antituberculoso en San Luis.
- Ley N° 12.743. Defensa antipalúdica.
- Ley N° 12.745. Fábricas de hilados y tejidos de algodón en Santiago del Estero.
- Ley N° 12.763. Construcción de usinas hidroeléctricas y térmicas.
- Ley N° 12.764. Camino de La Cumbre a Catamarca.
- Ley N° 12.774. Entrega de \$ 400.000 a cada una de las provincias de Salta, Jujuy, Catamarca, La Ríoja, San Luis y Santiago del Estero para servicios de asistencia social.
- Ley N° 12.776. Subsidio de \$ 250.000 para el fondo provincial de vialidad a cada una de las provincias de La Rioja, Catamarca, San Luis, Jujuy, Salta y Santiago del Estero.
- Ley N° 12.777. Construcción de embalses en La Rioja y Catamarca.
- Ley N° 12.785. Creación de escuelas-fábricas textiles.
- Ley N° 12.786. Obras y estudios diversos en varias provincias.
- Ley N° 12.787. Obras públicas en Catamarca.
- Ley N° 12.789. Régimen de conchabadores.
- Ley N° 12.820. Estudios complementarios y obras de embalse y canalización del Río Toro (Salta).

De las 13 leyes mencionadas, solamente dos de ellas, los números 12.774 y 12.776, constituyen ayuda federal directa, las restantes solo la constituyen en for-

ma parcial e indirecta.

De la totalidad de leyes de ayuda federal que se citaron anteriormente, solo se hallaban en vigencia en el año 1943 las siguientes:

Destino de la ayuda	Ley	Importe asignado
Político.....	de presupuesto	396.000
Instrucción primaria.....	2.737	4.530.000
Asistencia y previsión social	12.774	2.400.000
Vialidad:		
Coparticipación federal....	11.658	
Refuerzo de los fondos pro- vinciales de vialidad....	12.625	31.449.000
Total.....	12.776	1.750.000
		<u>40.525.000</u>

Aparte de las cifras citadas, el gobierno federal entrega diversos subsidios a instituciones privadas (hospitales, bibliotecas, etc.) ubicadas en las provincias. En el cuadro que se acompaña por separado figura el detalle por provincia de la ayuda federal asignada en 1943 a instituciones oficiales y privadas.

Por otra parte, durante el mencionado año 1943, las provincias percibieron, por la distribución de los impuestos internos, a las ventas y a los réditos, los siguientes importes; cuya distribución, como se ha dicho, no constituye ayuda federal, por cuanto el gobierno nacional se limita a recaudar y entregar luego a las provincias la parte que, más o menos equitativamente, les pertenece, ajustándose a las prescripciones de las respectivas leyes. Con todo es interesante destacar las cifras por la importancia que tiene, para las finanzas provinciales, la forma de recaudación.

Provincias	Impuestos internos	Impuestos los réditos	Impuesto a las ventas
(miles de m\$n)			
Buenos Aires ...	23.898	14.215	3.062
Catamarca	1.061	255	54
Córdoba	8.942	3.711	746
Corrientes	3.681	1.094	229
Entre Ríos	4.906	1.992	419
Jujuy	2.137	376	89
La Rioja	850	203	43
Mendoza	14.992	1.980	422
Salta	2.079	616	129
San Juan	6.712	796	164
San Luis	1.294	382	79
Santa Fe	10.934	5.783	1.320
Sgo. del Estero.	2.866	850	181
Tucumán	7.976	1.698	357
Total ...	92.328	33.951	7.294

He aquí sintetizado el problema de la ayuda federal en la República Argentina. Un análisis minucioso de él, escaparía al objeto de este trabajo, que es tan sólo el de estudiar uno de sus matices: la coparticipación federal en materia de vialidad.

5. La ayuda federal en los Estados Unidos de Norteamérica.

La Constitución norteamericana no determina expresamente la facultad del gobierno federal de conceder subsidios a los estados para hacer frente a sus necesidades; ella descansa en las atribuciones del Congreso de disponer de los recursos para el bienestar general.

Respecto a esta facultad, ha dicho la Corte Suprema que "los poderes de los Estados no son invadidos, desde que la Ley no impone obligación, sino que simplemente ofrece una opción que el Estado es libre de aceptar o rechazar".

La influencia que la ayuda federal ha tenido en

el sistema institucional norteamericano se puede condensar en estas breves palabras de Linares Quintana: "La ayuda federal a los Estados ha constituido el más poderoso instrumento que ha utilizado el gobierno central en los Estados Unidos para penetrar en la esfera reservada al gobierno propio local y ejercer el control sobre la autonomía de los Estados particulares".

Antecedentes.

El primer caso de ayuda federal se produjo en 1785 para la promoción de la educación; poco tiempo después, en 1790, el gobierno federal se hizo cargo de las deudas contraídas por los estados durante la guerra de la independencia. El importe liberado alcanzó a cerca de 18 millones de dólares. En 1837 se hizo una distribución de 28 millones de dólares del excedente del presupuesto.

Con posterioridad se efectuó un préstamo que dió la idea de los resultados que tendría la ayuda federal, cuando es aplicada sin un plan orgánico. En efecto, algunos estados distribuyeron su cuota entre los gobiernos locales o entre sus ciudadanos, de acuerdo a un tanto por ciento por habitante; otros en hacer obras e iniciar mejoras que resultaron más onerosas que el provecho de la ayuda; solamente cuatro estados aplicaron parte de los recursos en reducir sus deudas.

Debido a la incapacidad de algunos estados en dar cumplimiento a sus obligaciones en el exterior, se sancionó en 1841 la Distribution Act, por la cual se les haría entrega del producto de la venta de las tierras públi

cas. Se hizo una sola distribución de 700.000 dólares.

Las deudas de los estados, que a la fecha de esta ley habían llegado a 200 millones de dólares, aumentaron aún más con la guerra de secesión. Este aumento alcanzó a 112 millones, de los cuales el gobierno federal re-embolsó 55 millones.

La intensificación de la ayuda federal se pro-
dujo a partir del año 1916 con la sanción de la Highway
Act. Sobre un total de 100 millones de dólares en que se
mantuvo la ayuda federal desde 1918 hasta 1930, alrede-
dor de 80 millones se destinaron a vialidad. Aquella ci-
fra se elevó a 180 millones en 1931 (150 para vialidad),
llegando los subsidios permanentes a alcanzar en 1938 el
monto de 498 millones: 138 para vialidad, 196 para la ve
jez -de acuerdo con la Social Security Act- y 53 para la
desocupación. Aparte de estos subsidios permanentes, se en
tregaron con carácter de emergencia para vialidad y tra-
bajos públicos bajo el P.W.A. 298 millones, de los que
se destinaron a vialidad 122 millones.

Dice Harris (op.cit.) que las principales cau-
sas del incremento de la ayuda federal en los últimos
años se puede atribuir a la declinación de los impuestos
generales a la propiedad, que continúan siendo los prin-
cipales recursos locales, y a la incapacidad de los esta
dos de desarrollar sistemas impositivos racionales y equi
tativos que los provean de fondos para hacerse cargo de
las actividades exigidas por la sociedad moderna.

Formas que ha adoptado.

La ayuda federal ha adoptado dos formas generales: directa e indirecta.

1.ª Directa. Pueden citarse los siguientes casos de ayuda federal directa, mencionados en "U.S.A. Federal, State and Local government fiscal relations":

- a) Subsidios federales: ayudas a los estados y gastos federales directos;
- b) Préstamos a los estados y gobiernos locales;
- c) Asistencia financiera especial a las municipalidades que no podían cumplir sus obligaciones;
- d) Legislación especial: The Municipal Bankruptcy Act.

La ayuda federal directa, salvo los subsidios para la construcción de caminos, no tomó incremento hasta 1933. A partir de ese año, en que los gastos federales alcanzaron a 400 millones de dólares, excluida la ayuda federal para viabilidad, las cifras se elevaron a 2.500 millones en 1934 y a 3.000 millones en 1935, manteniéndose así permanentemente en esta cantidad.

Las mayores contribuciones a los estados y gobiernos locales -siempre excluida viabilidad- han procedido del programa de seguridad social que en el período comprendido entre 1932 y 1939 proveyó por intermedio de la Reconstruction Finance Corporation 532 millones de dólares y por la Public Works Agency 619 millones; es decir que en conjunto se distribuyeron solamente por estos dos organismos 1.151 millones de dólares. (1).

(1)-La R.F.C. provee de fondos a otras corporaciones del gobierno, a la industria privada y a los gobiernos locales y de los estados. La P.W.A. concede préstamos a los

Aparte de estos casos merece citarse en los últimos años la ayuda federal a los municipios como consecuencia de la segunda guerra mundial, en que los medicos de defensa les han obligado a cumplir una gran cantidad de servicios municipales.

2° Indirecta. La ayuda federal indirecta se proveyó:

- a) A todas las actividades del gobierno federal que contribuyeron a la reconstrucción;
- b) Por préstamos a las corporaciones y personas privadas para pagar los impuestos locales y estatales;
- c) Por la exención de impuestos a los intereses de las obligaciones de los gobiernos locales y de los estados;
- d) Por la política de dinero fácil de la Tesorería, la que conservó el bajo costo de los empréstitos.

No es posible precisar, dada su naturaleza, el monto a que asciende o ha ascendido la ayuda federal in directa, pero sí puede decirse que alcanza gran importan cia.

Pueden mencionarse los aportes hechos por los bancos federales, administraciones de Electrificación Ru ral y de Hipotecas Rurales, Banco de Importaciones y Ex portaciones, Asociación Federal Nacional de Hipotecas, Ad ministración de Obras Públicas y Corporación de Recons trucción Financiera. Estas instituciones han concedido préstamos para el pago de impuestos a los ferrocarriles, bancos, etc.

estados y gobiernos locales para obras públicas. (U.S.A. Federal, state and local government fiscal relations).

Ayuda federal permanente.

Las ayudas federales regulares otorgadas a los estados por el gobierno nacional, son las que se transcriben á continuación, tomadas de la obra "U.S.A. Federal, state and local fiscal relations":

Autoridad administrativa y propósito de la ayuda	Año de iniciación	Suma destinada en el año fiscal 1941 (miles de \$)	Importe requerido a los estados (%)
<u>Departamento de Agricultura</u>			
Estaciones experimentales de Agricultura	1887	1.440	-
Idem	1925	2.880	-
Investigaciones agrícolas	1935	2.400	100
Trabajos de extensión agrícola	1914	4.580	100
Idem	1928	1.480	100
Idem	1935	12.000	-
Idem	1939	203	-
Distribución de plantaciones de bosques	1924	100	100
Cooperación incendio de bosques	1911	2.200	100
<u>Departamento del Interior</u>			
Restauración de vida silvestre (Wildlife)	1937	2.500	-
<u>Departamento del Trabajo</u>			
Salud de madres y niños .	1935	5.820	100
Niños tullidos	1935	3.870	100
Bienestar de la niñez ...	1935	1.510	-
<u>Agencia Federal de Seguridad</u>			
Escuelas de agricultura y artes mecánicas	1890	2.550	-
Idem	1935	2.480	-
Educación vocacional:			
a) Agrícola	1917	-	100
b) Trabajos e industrias	1917	7.000	100
c) de maestros	1917	-	100

Desarrollo posterior de la educación vocacional:			
a) Agrícola	1936	-	50
b) Economía doméstica ..	1936	-	50
c) Comercio e industrias	1936	13.150	50
d) Ocupaciones distributivas	1936	-	50
e) de maestros	1936	-	100
Rehabilitación vocacional	1920	2.319	100
Educación de ciegos	1879	125	-
Trabajos de salud pública	1935	11.000	-
Investigación y control de enfermedades venéreas .	1918	5.672	100
Asistencia a la ancianidad	1935	245.000	100
Ayuda a los niños necesitados	1935	75.000	100
Ayuda a los ciegos	1935	10.000	100
Administración de compensación de desocupación.	1935	61.000	-
Oficinas públicas de ocupación	1933	3.000	100
<u>Agencia Federal de Trabajos</u>			
Contribución anual a las agencias públicas	1937	10.000	--
Eliminación de pasos a nivel	1936	25.000	-
Sistema de caminos generales de ayuda federal ..	1916	99.990	100
Ayuda federal para caminos secundarios o de acceso de granjas a los mercados	1936	15.000	100
Caminos en tierras públicas	1921	1.000	-
<u>U.S. Comisión Marítima</u>			
Escuelas marinas de los estados o municipios	1911	190	100
<u>Administración de veteranos</u>			
Casas del Estado para soldados y marineros incapacitados	1888	-	100

Las características más destacadas de los principales subsidios enumerados en el cuadro anterior son las

siguientes:

1. Escuelas agrícolas, estaciones experimentales y trabajos de extensión agrícola: Participación federal en trabajos de perfeccionamiento de la agricultura y economía doméstica.

2. Trabajos de conservación de bosques: El gobierno federal, por intermedio de The U.S. Forest Service, determina con los estados el costo probable de conservación y la distribución de los subsidios se hace sobre esta base estimada.

3. Caminos: Este tipo de ayuda, uno de los más importantes en los Estados Unidos, se estableció en 1916 por la Federal Aid Road Act, modificada posteriormente. En el Capítulo IX de este trabajo se estudian en detalle las características principales de este sistema de ayuda federal.

4. Educación vocacional: Se comenzó a aplicar en 1917 con la Smith Hughes Act. Tiene por objeto contribuir a sufragar los gastos de enseñanza de ciertas materias vocacionales como agricultura, economía doméstica, trabajos industriales, etc. en las escuelas secundarias y vocacionales, y preparar los maestros de esas materias.

5. Rehabilitación vocacional: Este tipo de ayuda, regido especialmente por la Social Security Act, está destinado a favorecer la enseñanza práctica, reenseñanza y ocupación de personas incapaces.

6. Ayuda de desocupación: Es una ayuda de carácter transitorio, que se aplicó sin embargo con mayor intensidad

en los años 1933 a 1936, y por la cual el gobierno federal otorga a los estados, para su administración, subsidios directos o indirectos para combatir la desocupación. Su distribución quedó a discreción del Administrador de Ayuda Federal debido al carácter de emergencia que tenía y a la necesidad de su urgente aplicación.

En 1936 fué reemplazado por el sistema de la Work Progress Administration, que dejó a cargo de los estados la financiación de la ayuda directa a los inempleables, sin dejar por eso el gobierno federal de mantener estrecha colaboración con los estados y municipalidades.

7. Servicio público de desocupación: Esta ayuda se inició en 1933, siendo interrumpida durante la guerra con motivo de haber asumido directamente el gobierno nacional la administración de las oficinas públicas de empleos.

8. Servicios de bienestar y salubridad públicas: Se comenzaron a aplicar desde 1921 para los trabajos de salud pública referentes a higiene de maternidad e infancia. La Social Security Act amplió sus disposiciones incluyendo entre otros a los niños necesitados e incapaces.

9. Asistencia pública a los ancianos, niños necesitados y ciegos: Son subsidios de igualación previstos por la Social Security Act.

10. Administración de compensación de desocupados: Está destinada a pagar los costos administrativos de los sistemas de compensación de los estados. El gobierno nacional abona la totalidad de los costos, pero las leyes le

cales deben ser aprobadas por el Social Security Board.

La síntesis precedentemente expuesta ha sido tomada de la obra "U.S.A. Federal, state and local fiscal relations".

Crítica de los sistemas de ayuda federal.

Dice Harris, al formular la crítica de los sistemas de ayuda federal implantados en los Estados Unidos, que no existe un acuerdo de qué funciones estaduales y locales recibirán ayuda federal, qué subsidios estaduales y qué actividades serán sufragadas con recursos locales exclusivamente. Agrega que la forma de distribución a los estados varía según la clase de subsidios y va desde el aporte igual para cada estado -sin distinguir si son grandes o chicos- hasta aquéllos en que previamente se investiga el costo del servicio, como en los trabajos de conservación de bosques. Otros se distribuyen en base a la población, lo cual, dice, no es un índice de las necesidades del servicio ni de la capacidad financiera de los estados o gobiernos locales para hacerle frente.

Concluye por último señalando los principios que deberían tenerse en cuenta al hacer la distribución, y señala:

- a) El grado en que el servicio es de incumbencia, tanto nacional como local o estadual;
- b) Las necesidades del servicio y gastos requeridos para proveer un standard razonable; y
- c) La capacidad financiera de los estados para proveer el servicio sin ayuda federal.

En lo que se refiere a la administración de la ayuda federal por la agencia del gobierno encargada de su aplicación, Harris indica como principios fundamentales:

- a) Adecuada concesión de autoridad a la agencia federal, no solamente para comprobar si la ley federal es observada, sino para exigir a los estados normas razonables de administración;
- b) Personal federal capacitado, con competencia técnica y experiencia práctica;
- c) Adopción de una política de fuerte desarrollo de administración por los estados, con un mínimo de prescripciones federales e interferencias, en tanto que la administración local sea razonablemente satisfactoria;
- d) Asignación de diversas clases de servicios técnicos y ayudas a las oficinas de los estados, especialmente en la conducción de las investigaciones.

6. La ayuda federal en Australia.

El ordenamiento básico de la ayuda federal en Australia está dado por las secciones 86 a 90 de la Constitución del 9 de julio de 1900.

Al estudiarse esta Constitución se produjo una gran controversia con motivo de la representación que tendrían los estados de la federación y por el régimen financiero. Cabe recordar a este respecto que Nueva Gales del Sur y Australia del Oeste eran librecambistas, mientras que los otros estados eran proteccionistas.

Los poderes del gobierno federal están expres

mente enumerados por la Constitución, conservando los es tados todo el poder no delegado a dicho gobierno. Con te do, el federalismo australiano no es tan amplio como el de los Estados Unidos.

El gobierno del Commonwealth tiene reservados los derechos de aduana, impuestos internos, moneda, bancos, seguros, correos, pensiones a la vejez, matrimonio y divorcios. Sobre otras formas de imposición los poderes son concurrentes.

El principal recurso de los estados antes de la sanción de la Constitución era el de los derechos de aduna, siguiéndole en importancia los impuestos internos, a la herencia, a la renta y territorial. Estos dos últimos no eran aplicados por Australia del Oeste y Quesland.

Los derechos de aduana e impuestos internos fueron cedidos al gobierno federal, con excepción de Australia del Oeste que continuó aplicando los derechos de aduna a las importaciones domésticas por el término de cinco años. La totalidad de los estados se reservaren el derecho de regular las tarifas de importaciones interestadales y del exterior durante dos años, vencidos los cuales, la aplicación de los derechos de aduana quedó definitivamente a cargo del gobierno federal.

De acuerdo con esta cesión se incorporaren a la Constitución las cláusulas 87, 89, 93 y 96 que se transcriben:

87 - Durante un período de 10 años después del establecimiento del Commonwealth y hasta que el Parlamento provea otra cosa, de la renta neta del Commonwealth prove

niente de los derechos de aduana e impuestos internos, no será aplicada en sus gastos más de la cuarta parte.

El resto será pagado a los diversos estados o aplicado al pago de intereses de deudas de los estados a cargo del Commonwealth.

89 - Hasta la imposición de derechos uniformes de aduana:

- a) El Commonwealth acreditará a cada estado las rentas recaudadas en ellos por el Commonwealth;
- b) Le debitará los gastos a la fecha de la transferencia de los departamentos transferidos por los estados al Commonwealth y la proporción del estado de acuerdo con su población en otros gastos del Commonwealth;
- c) El saldo a favor de los estados (si lo hubiera) se entregará mensualmente.

93 - Durante los cinco años subsiguientes a la imposición de derechos uniformes de aduana:

- a) Se considerarán cobrados en el último estado las recaudaciones por derechos de mercaderías entradas en la aduana de un estado o fabricadas en él para ser consumidas en otro.

.....

96 - Durante un período de 10 años después del establecimiento del Commonwealth y hasta que el Parlamento disponga de otra manera, el Parlamento podrá otorgar ayuda a cualquier estado en las condiciones que él fijará.

De acuerdo con la Cláusula 87 transcripta (Braddon Clause), se dispuso distribuir las 3/4 partes de los derechos de aduana e impuestos internos, entre los estados. Durante los dos primeros años se hizo la distribución a base de las recaudaciones reales y a partir de entonces en proporción al consumo de mercaderías sujetas a impuestos.

La Cláusula 96 facultó al Parlamento a otorgar ayuda federal a los estados en un período de 10 años a partir de 1900, fecha de la Constitución Australiana.

La Surplus Revenue Act de 1908 dispuso la distribución de los recursos provenientes de los derechos de aduana e impuestos internos en proporción a la población

y por ley de 1910 se fijó en la suma de 25 sh. por habitante por el término de 10 años. Este pago se haría en cuetas mensuales o se aplicaría al pago de intereses sobre deudas de los estados tomadas por el Commonwealth. Esta última ley determinó además que el gobierno federal distribuiría entre los estados los superávits del presupuesto, disposición a la que no se dió cumplimiento. Asimismo estableció un subsidio especial para Australia del Oeste de £ 250.000 en el primer año, suma que disminuiría progresivamente en £ 10.000 por año.

Durante la primera guerra mundial el gobierno nacional se vió obligado a hacer uso de los impuestos directos (territorial, a la renta y a la herencia); pasada ésta los siguió aplicando al igual que los estados, con lo cual se llegó a una doble imposición.

Para estudiar esta situación irregular se designó en 1920 la Royal Commission, la que aconsejó una delimitación de las esferas impositivas del gobierno nacional y de los estados, proponiendo que fuese nacional el impuesto a la renta y estatales los impuestos a la herencia y a las diversiones y la contribución territorial. Es decir que con ello se dejaba a cargo de los gobiernos lecales todos los impuestos directos, con excepción del de la renta.

Propuso además mantener los subsidios especiales, pero eliminando la ayuda federal sobre la base de 25 sh. por habitante. Este subsidio se abolió por la State Grants Act de 1927.

En 1923 se inició la ayuda federal para la construcción de caminos y en 1926 se sancionó la Federal Aid Roads Act, por la que se asignó un subsidio de £2,000,000 durante 10 años, para la construcción de caminos interestadales. Los estados quedaron obligados a invertir 15 sh. por cada £ que invirtiese el gobierno federal. De los fondos nacionales las 3/5 partes se distribuirían en proporción a la población y las 2/5 partes a la superficie. No obstante ello, la mayor parte de las inversiones en obras de vialidad son efectuadas por los estados con recursos propios. En el capítulo IX se analizan con mayor detenimiento las disposiciones de esta ley, así como las modificaciones que sufrió en 1931.

Por un acuerdo del 12 de diciembre de 1927, concretado en la Financial Agreement Act de 1928, que modificó la Sección 105 A de la Constitución, tomó a su cargo las deudas de los estados, debiendo éstos pagar los intereses. Se creó un fondo amortizante integrado por un aporte del gobierno federal de 2 sh. 6 d. por cada £ 100 de deuda y de 5 sh. por los estados. En las deudas nuevas el aporte fué fijado en 5 sh. por cada £ 100, tanto por el gobierno federal como por los estados.

En agosto de 1930 se celebró un nuevo acuerdo por el cual se dispuso no contraer empréstitos externos hasta tanto no pudiesen ser garantizadas las deudas a corto plazo, y limitar los empréstitos internos a los trabajos públicos que pudiesen ser pagados por los estados.

Por el acuerdo de mayo de 1931 se dispuso una

reducción en los gastos de los gobiernos, conversión de la deuda interna con reducción de la tasa de interés y aumento de los impuestos.

En 1931 y 1937 se otorgaron subsidios para combatir la desocupación, los que no alcanzaron a adquirir mayor importancia. En 1936 se otorgó ayuda federal para trabajos públicos, minas, bosques y empleo de la juventud.

En el ejercicio financiero 1939/40 el total de subsidios otorgados por el gobierno federal a los estados ascendió a £.15.696.812 y correspondió a los siguientes conceptos:

Intereses sobre deudas de los estados	£. 7.584.912
Fondo de amortización sobre las deudas de los estados	" 1.536.085
Subsidios especiales	" 2.020.000
Ayuda federal para vialidad	" 4.455.845
Otros subsidios	" 100.000
Total	£.15.696.812

En el ejercicio financiero anterior -1938/39- la ayuda federal alcanzó cifras semejantes, cuya distribución por estados se detalla a continuación:

CONCEPTOS	Nueva Gales del Sur	Victoria	Queensland	Australia del Sur	Australia del Oeste	Tasmania	TOTAL
(en miles de £)							
Contribución intereses de las deudas de los estados	2.918	2.127	1.096	704	473	267	7.585
Fondo de amortización de las deudas de los estados	613	290	195	173	167	40	1.478
Subsidios especiales	-	-	-	1.040	570	410	2.020
Ayuda federal para vialidad	1.199	747	815	473	819	213	4.266
Trabajos públicos locales	39	27	15	9	7	3	100
Empleos para la juventud	79	55	25	19	14	8	200
Otros subsidios	-	-	-	20	-	-	20
Total	4.848	3.246	2.146	2.438	2.050	941	15.669

NOTA: Cifras tomadas del Official Year Book of Australia.

7. La ayuda federal en Canadá.

Contrariamente a lo que ocurre en Estados Unidos, Argentina y Australia, las provincias canadienses só lo tienen el poder que les ha concedido la Constitución de 1867 (British Nort America Act).

Esta Constitución enumera expresamente en su Sección 92 las facultades de las legislaturas provinciales, las cuales pueden dictar leyes sobre:

- a) Impuestos directos dentro de sus jurisdicciones;
- b) Instalación de oficinas provinciales y nombramiento y pago de empleados provinciales;
- c) Patentes de tiendas, cantinas, tabernas y otros despachos de bebidas, rematadores, etc.;
- d) Todos los asuntos de carácter local o municipal dentro de la provincia: caminos, educación pública, etc.

Para poder gozar de estos poderes, las provincias están obligadas a permitir el libre comercio interprovincial y a no gravar con impuestos las tierras parte necientes al Dominio o a una provincia.

Hasta 1867 las provincias que luego constituye ron el Dominio, obtenían sus principales recursos de los derechos de aduana, de los impuestos internos y de las tierras públicas. Para permitir su incorporación al Dominio exigieron una compensación por la limitación de sus derechos impositivos al pasar a ser de jurisdicción federal los derechos de aduana y las tierras públicas. Requirieron por ello la entrega de subsidios por el gobierno federal y que éste se hiciera cargo de las deudas provinin

ciales.

Conforme con ello, la Sección 118 de la Constitución asignó las siguientes sumas en carácter de ayuda federal para hacer frente a los gastos de los gobiernos provinciales y de las legislaturas:

Ontario	Dls.	80.000
Quebec	"	70.000
Nueva Escocia	"	60.000
Nueva Brunswick	"	50.000
		<u>Dls. 260.000</u>

Además previó un subsidio anual de 80 centavos de dólar por habitante de acuerdo con la población según el censo de 1861, con la excepción de Nueva Escocia y de Nueva Brunswick, a las cuales se aplicaría un censo decenal hasta que la población de cada una de ellas llegase a 400.000 habitantes. La determinación de la suma de 80 centavos se hizo previo examen de los presupuestos locales.

Estos subsidios se pagarían por semestre, pudiendo deducirse diversas sumas como los intereses de las deudas de las provincias abonados por el gobierno nacional.

Por otra parte el gobierno federal se obligó a hacerse cargo de las deudas y obligaciones de las provincias, como se ha dicho, y a pagar, además, excepto a Ontario y Quebec, el 5% sobre la suma en que las deudas por habitante de las provincias, fuesen inferiores a una deuda básica que se estimó en alrededor de Dls. 25 por habitante.

Por una ley de 1907 se modificó la distribución

de los subsidios, estableciéndose:

- a) Un subsidio específico anual para hacer frente a los gastos de los gobiernos y legislaturas, de acuerdo con la siguiente escala:

Menos de 150.000 habitantes ...	Dls.	100.000
Entre 150 y 200.000 habitantes.	"	150.000
" 200 y 400.000	"	180.000
" 400 y 800.000	"	190.000
" 800 y 1.500.000	"	220.000
Más de 1.500.000 habitantes ...	"	240.000

- b) Un subsidio de 80 centavos por habitante sobre la población que excediese, tomada de acuerdo con los censos decenales, con exclusión de Alberta, Manitoba y Saskatchewan, en que se tomarían cada 15 años;
- c) Un subsidio especial para la Columbia Británica, Saskatchewan y Alberta.

Independientemente de los subsidios indicados se otorgaron los siguientes con carácter especial y temporario:

1912. Para la construcción de caminos. El gobierno nacional contribuía con el 40% del costo de las obras y las provincias con el 60% restante.

1913. Para instrucción agrícola. El gobierno del Dominio destinó la suma de 10 millones de dólares a distribuirse en 10 años en proporción a la población y con la obligación de las provincias de invertir una suma igual.

1918. Un subsidio de 150.000 dólares anuales a repartirse en proporción a los gastos provinciales de las oficinas de empleos y con este propósito. Las provincias debían hacer una inversión igual.

1919. Un subsidio de 20 millones de dólares por 5 años, a

distribuirse mediante una base fija de 80.000 dólares y el resto en proporción a la población.

1920. Para prevención de las enfermedades venéreas. La distribución del subsidio asignado se hacía en proporción a la población.

1928. Para pensiones a la vejez.

1930. Subsidios de socorro para el hogar y el trabajo. La contribución del gobierno federal varió entre 25 y 50 centavos por habitante, según su destino. Estos fondos estaban administrados por el Departamento del Trabajo. A partir de 1941 se suspendieron al aplicarse el programa de seguro nacional contra la desocupación, manteniéndose tan solo el destinado a pensiones a la vejez.

El informe Rowell-Sirois.

Con el fin de estudiar el problema de las provincias pobres, el gobierno designó en el año 1932 una Comisión de Relaciones entre el Dominio y las Provincias, que fué presidida originariamente por H.W. Rowell y más tarde por J. Sirois.

Al cabo de dos años y medio la Comisión produjo su informe -conocido por Rowell-Sirois- recopilado en tres volúmenes. En el primero se hace una reseña del Canadá desde el punto de vista político, económico y financiero a partir de 1867; en el segundo se exponen las recomendaciones que dió la Comisión para la mejora de las relaciones entre el gobierno federal y las provincias; el tercero es de documentación.

La Comisión llegó a la conclusión de que alex

cesivo aumento de los gastos obligó a las provincias a procurarse recursos por todos los medios, llegándose a la deble imposición y, como consecuencia lógica, al aumento en el costo de producción.

Rechazó las dos soluciones que previamente se habían propuesto para la mejora de las relaciones: hacer una redistribución de las fuentes de recursos de acuerdo con sus necesidades o una distribución de poderes, o bien transferir ciertas funciones locales al gobierno federal.

No consideró aconsejable el mantenimiento de los subsidios condicionales, salvo el de pensiones a la vejez y otros de menor importancia, pero en cambio sugirió la conveniencia de hacerse cargo de la administración de los subsidios de desocupación y otorgar ayuda federal para equilibrar el costo de otros servicios provinciales y municipales, quedando a cargo de las provincias los relacionados con la asistencia social, excepto el ya mencionado de ayuda a los desocupados; compensándose estos beneficios con la cesión, por parte de las provincias, de algunos impuestos como los a la renta, herencia y sociedades.

El plan solamente llegó a aplicarse en lo que se refiere a las medidas para combatir la desocupación.

Como consecuencia de la guerra, y durante ella, las relaciones con el gobierno federal se han desarrollado en la siguiente forma, mediante acuerdos suscritos en 1941:

a) Se han abolido los subsidios especiales, recibiendo

las provincias ayuda federal de acuerdo a sus necesidades;

- b) Cada provincia recibe, en compensación por el racionamiento de nafta, la diferencia entre las recaudaciones del impuesto en 1940 y las recaudaciones actuales; y
- c) Las provincias reciben un subsidio igual a las recaudaciones del impuesto a la renta personal y a las sociedades en 1940, o la diferencia entre su servicio de la deuda y el producido del impuesto a la herencia, a elección de las provincias.

De acuerdo con lo convenido con el gobierno federal, los subsidios comprendidos en el punto a) han quedado reducidos a los siguientes:

	Suma entregada en 1942 (dólares)
1. Intereses sobre las deudas de las provincias, de conformidad con la B.N.A. Act de 1907	1.609.386
2. Subsidios para los gastos de los gobiernos y de las legislaturas, previstos por la Ley de 1907	1.750.000
3. Subsidios especiales a las siguientes provincias:	
Isla del Príncipe Eduardo... 155.880	
Nueva Brunswick	150.000
Manitoba	562.500
Saskatchewan	750.000
Alberta	562.500
Columbia Británica	<u>100.000</u>
	2.280.880

Las sumas asignadas a Saskatchewan y Alberta son compensatorias por la pérdida de la renta de las tierras públicas al incorporarse a la Federación; las entregadas a Nueva Brunswick por la abolición de los "lumber duties" reservados a las provincias por la Constitución de 1867; las restantes son de carácter especial.

4. Subsidio en proporción a la población previsto por la Constitución (80 centavos por habitante hasta 1.500.000 habitantes y 60 centavos en lo que excede 8.128.688

El total de subsidios por los cuatro conceptos mencionados, que el gobierno federal entregó a las provincias en el año 1943, alcanzó a la suma de 14.490.085 dólares, de acuerdo al siguiente detalle tomado, como los demás datos estadísticos referentes al Canadá, de The Canada Year Book:

Isla del Príncipe Eduardo ...	381.932
Nueva Escocia	708.958
Nueva Brunswick	735.605
Quebec	2.873.935
Ontario	3.173.621
Manitoba	1.722.475
Saskatchewan	2.052.162
Alberta	1.801.031
Columbia Británica	1.040.366
Total	<u>14.490.085</u>

Los importes reintegrados en compensación del impuesto a la nafta y a la renta y sociedades, citados en los puntos b) y c), alcanzaron en el año 1943 a 56,7y84,4 millones de dólares, respectivamente:

Provincias	Impuesto a la nafta (Tasa de 1940)	Compensaciones por impuesto a la renta y soc.
Isla del Príncipe Eduardo	307.902	701.944
Nueva Escocia	2.853.364	2.911.078
Nueva Brunswick	2.101.072	3.650.067
Quebec	11.803.248	20.586.075
Ontario	26.608.290	28.964.040
Manitoba	2.678.149	5.654.741
Saskatchewan	3.397.279	5.830.471
Alberta	3.221.976	4.080.861
Columbia Británica	3.763.626	12.048.367
Total ...	56.734.906	84.427.644

Por la Dominion-Provincial Taxation Agreement

Act de 1942 se estableció que los pagos anuales que percibirían Alberta, Columbia Británica, Manitoba, Ontario y Quebec, mencionados en la segunda columna del cuadro precedente, se basarían en los recursos que las provincias y municipios obtuvieron en 1940, provenientes del impuesto a la renta personal y a las sociedades; y los de Nueva Escocia, Nueva Brunswick, Isla del Príncipe Eduardo y Saskatchewan sobre el costo neto del servicio de la deuda provincial, previa deducción de las sumas percibidas en el año por impuesto a la herencia.

Además de los subsidios citados anteriormente, hasta el año 1941 se proveía una ayuda adicional especial que en dicho año ascendió a 5.475.000 dólares, distribuidos entre las provincias:

Isla del Príncipe Eduardo	275.000
Nueva Escocia	1.300.000
Nueva Brunswick	900.000
Manitoba	750.000
Saskatchewan	1.500.000
Columbia Británica	750.000

y que, a partir de dicho año, previo convenio con las provincias, se sustituyó por otra a asignarse de acuerdo a las necesidades fiscales. La suma entregada por el gobierno federal en virtud de este acuerdo ascendió en el año 1943 a 3.232.789 dólares, según el siguiente detalle:

Isla del Príncipe Eduardo	437.174
Nueva Brunswick	371.493
Nueva Escocia	324.122
Saskatchewan	1.500.000
Manitoba	600.000

En resumen, el total percibido por las provincias en concepto de ayuda federal durante el año 1943, sin

incluir el reintegro por impuesto a la nafta y a la renta, ascendió a 17,7 millones de dólares.

8. La ayuda federal en la Unión Sud-Africana.

La Constitución Sud-Africana (South Africa Act de 1909) divide a la Unión en cuatro provincias: Cabo de Buena Esperanza, Natal, Transvaal y Estado Libre de Orange.

El gobierno central está integrado por un gobernador general que desempeña el Poder Ejecutivo y un parlamento formado por el Senado y la Asamblea.

En las provincias el poder legislativo es ejercido por consejos formados por un número de representantes igual al que cada una de ellas tiene en la Asamblea, pero nunca inferior a 25, y el poder ejecutivo por un administrador asesorado por un comité ejecutivo de cuatro personas. Los poderes de las provincias son delegados expresamente por la Constitución o leyes especiales, pero el parlamento de la Unión puede vetar una ordenanza provincial.

Son de jurisdicción federal la educación superior, pensiones, defensa, industria, comercio, asuntos relacionados con la población nativa, salud pública, ferrocarriles, puertos y deuda pública. Por el contrario quedan a cargo de las provincias, de acuerdo a la Cláusula 86 de la Constitución, la aplicación de los impuestos internos, instrucción primaria y secundaria, mantenimiento de hospitales e instituciones de caridad. Además pueden

realizar obras locales y explotar empresas dentro de sus jurisdicciones, salvo ferrocarriles y puertos. De acuerdo con las leyes que dicte el parlamento están facultadas para emitir empréstitos sobre su propio crédito.

Hasta el año 1913, en que se sancionó la Finan
cial Relations Act, los fondos que necesitaban las pro-
vincias para hacer frente a sus obligaciones eran proveí-
dos por el gobierno de la Unión de acuerdo con la Cláusu
la 118 de la Constitución, debiendo entregar:

- a) Una suma igual a la proveída por la legislatura de la colonia para el ejercicio financiero 1908/9, con destino a educación primaria y secundaria; y
- b) Las sumas adicionales que el gobierno podía conside-
rar necesarias para el cumplimiento de los servicios
y obligaciones asignados a las provincias.

La Financial Relations Act de 1913, basada en un informe de la Financial Relations Commission, amplió los poderes legislativos de las provincias, facultando al Gobernador General, de acuerdo con el Consejo, para poner bajo la administración de las provincias una serie de servicios, como los subsidios a las sociedades agrícolas, cultivo experimental de la caña de azúcar, te y viñas, es-
tablecimiento y administración de los territorios de las ciudades, administración de bibliotecas y museos y regl-
amentación de las carreras de caballos y apuestas.

Estableció asimismo la división de los recur-
sos provinciales en:

- a) Las sumas asignadas por el parlamento de la Unión en

forma de subsidios;

- b) Los recursos de rentas transferidos y asignados por la ley;
- c) Las rentas que podían ser recaudadas por las provincias en virtud de sus poderes impositivos. Las principales rentas locales asignadas por la ley de 1913 eran los derechos de escuelas y hospitales, impuestos sobre aparatos para registrar apuestas de carreras de caballos, licencias para perros, derechos de remates. Se transfirieron a las provincias, bajo el control del parlamento, los derechos sobre la propiedad fija y las licencias para el expendio de bebidas alcohólicas. Estos fondos serían recolectados por el gobierno de la Unión y entregados a las provincias en las cuales se recaudaron.

Aparte de esas sumas, que en la práctica constituyeron verdaderos subsidios, pues las provincias no tuvieron ningún control ni intervención en su recaudación, ni se trataba de impuestos provinciales, la ley de 1913 estableció que el total de subsidios entregados a cada provincia debía ser igual a la mitad de los gastos anuales; y en los casos en que éstos excediesen en más del 7 1/2% de los del año anterior, la provincia en que el aumento se hubiera producido, percibiría la tercera parte en lugar de la mitad.

La ley financiera de 1917 concedió a las provincias la facultad de recaudar impuestos sobre las patentes de lugares de entretenimiento, aumentó en un 15% el

subsidio para educación y en un 5% el para otros servicios.

En 1922 se designó una comisión para estudiar las relaciones financieras entre las provincias y la Unión, la que aconsejó una modificación sustancial en las facultades impositivas de las provincias, especialmente en lo relacionado con la educación. Estas sugerencias se trataron en la conferencia de representantes provinciales de 1924 y se concretaron en la Provincial Subsidies Taxation Powers (Amendment) Act de 1925, modificada en 1926 por la Ley N.º 31.

Las principales modificaciones desde el punto que aquí interesa consistieron en:

- a) El subsidio anual a las provincias se basó en el término medio de asistencia de los alumnos europeos en las escuelas primarias y secundarias;
- b) Se otorgó un subsidio global para las otras actividades educacionales: preparación de maestros, educación de nativos, etc.

El subsidio por alumno era en 1931 de £ 14 para Cabo de Buena Esperanza y Natal, de £ 16-7-6 para el Transvaal y de £ 15-8 para Orange. Para los primeros 30 mil alumnos se estableció un subsidio uniforme de £16-7-6 por cada uno para todas las provincias. Después de 1931 se unificó en £ 14 el subsidio para el excedente de 30 mil alumnos en todas las provincias y se instituyó un subsidio especial de £ 75.000 para Natal y Orange, el que por ley de 1935 se elevó a £ 125.000 y 275.000 res-

pectivamente.

Además de la ayuda federal para educación existen en la Unión Sud-Africana el fondo nacional de vialidad y el South African Native Trust.

El primero fué establecido por la National Road Act de 1935, por la cual el National Road Board asumió la responsabilidad en el pago de intereses y liberación de cargas sobre préstamos obtenidos por las provincias con anterioridad a 1935 para la construcción de puentes y caminos, y las proveyó de ayuda federal para la realización de obras de vialidad. Esta clase de subsidio será considerada con mayor amplitud en el Capítulo IX.

El South African Native Trust comprende los siguientes subsidios que entrega el gobierno de la Unión a las provincias:

- a) Para la compra de tierra y asistencia a los nativos;
- b) Para educación de los nativos;
- c) Para los niños de color;
- d) Ayudas de bienestar (welfare grants);

El total de subsidios entregados a las provincias en el ejercicio 1937/38, según el Official Year Book de la Unión Sud-Africana, ascendió a £ 8.954.899, que se descompone en la siguiente forma:

Conceptos	Cabo	Natal	Transv.	Orange	Total
	(miles de £)				
Union Government Subsidies	2.634	670	2.081	934	6.319
S.A. Native Trust ..	427	158	170	61	816
National Road Fund	815	241	509	244	1.809
Otros subsidios ...	-	5	6	-	11
	3.876	1.074	2.766	1.239	8.955

9. El régimen financiero de Venezuela.

El régimen fundamental del sistema financiero de los Estados Unidos de Venezuela está determinado por los artículos 15 y 17 de su Constitución. El primero enumera los poderes que los estados han reservado a la competencia del gobierno federal. El segundo determina las funciones que son privativas de los estados.

El inciso 4.º del citado artículo 17 establece que las rentas de los estados estarán integradas por:

- 1.º El situado constitucional, formado por una suma que se incluirá anualmente en el Presupuesto General de Gastos Públicos de la Nación, equivalente al veinte por ciento del total de ingresos por Rentas, tomando como base para cada año económico, el total de dichos ingresos en el año civil inmediatamente anterior. La suma así fijada se distribuirá entre todos los estados, el Distrito Federal y los territorios federales, proporcionalmente a su población.
- 2.º El impuesto del papel sellado, que no puede aplicarse en los documentos relativos a la liquidación y pago de los impuestos nacionales, ni con el fin de hacer efectivos de hecho, mediante su uso, las contribuciones que la Constitución les prohíbe imponer.
- 3.º Los impuestos y demás contribuciones que establezcan sus asambleas legislativas, con excepción de los derechos de aduana, tránsito de mercaderías o animales entre los estados, impuesto a las mercaderías antes de

ofrecerse al consumo, al trabajo, ganado en pié, sus productos y subproductos y sobre mercaderías en que se recauden impuestos federales;

4. El ejercicio de todos los demás derechos correspondientes a su categoría de entidades autónomas, que se han reservado conforme al artículo 12 de la Constitución.

El producido del situado constitucional destinado exclusivamente a los estados y el total de recaudaciones por todo concepto correspondiente a éstos en el año 1943, de acuerdo con las cifras publicadas por el Anuario Estadístico de Venezuela, alcanzaron a 51.561 y a 59.469 miles de bolívares, respectivamente, según el siguiente detalle:

Estado	Situado	Total	Estado	Situado	Total
(miles de bolívares)					
Anzoátegui ...	2.261	2.795	Mérida	2.966	3.142
Apure	1.180	1.489	Miranda	3.585	4.148
Aragua	2.148	2.983	Monagas	1.553	1.764
Barinas	950	1.079	Nueva Esparta	1.215	1.298
Bolívar	1.674	1.842	Portuguesa ..	1.187	1.304
Carabobo	2.850	3.360	Sucre	4.367	4.565
Cojedes	796	976	Táchira	3.583	3.969
Falcón	3.562	4.197	Trujillo	4.017	4.135
Guárico	1.994	2.122	Yaracuy	2.053	2.663
Lara	4.822	5.395	Zulia	4.817	6.143

Como puede observarse, el aporte del gobierno federal en concepto del situado constitucional, representa en conjunto el 86 % del total de los recursos de los estados.

10. El régimen financiero de México.

Las relaciones financieras de los estados que

integran la federación mexicana con el gobierno central ofrecen características especiales, porque si bien reciben participaciones de diversos impuestos recaudados por el gobierno federal o aportes entregados con un destino determinado, deben contribuir a su vez a las rentas generales de la federación con una sobretasa del 15% sobre todos los impuestos establecidos por las autoridades locales. Este importe alcanzó en el año 1935 a la suma de 24 millones de pesos.

El artículo 73 de la Constitución Mexicana, establece en la Sección XXIX que corresponde al Congreso imponer contribuciones:

- 1º Sobre el comercio exterior;
- 2º Sobre el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales comprendidos en los párrafos 4º y 5º del artículo 27;
- 3º Sobre instituciones de crédito y sociedades de seguros;
- 4º Sobre servicios públicos concesionados o explotados directamente por la Federación; y
- 5º Especiales sobre:
 - a) Energía eléctrica;
 - b) Producción y consumo de tabacos labrados;
 - c) Gasolina y otros productos derivados del petróleo;
 - d) Cerillos y fósforos;
 - e) Aguardiente y productos de su fermentación;
 - f) Explotación forestal.

Agrega asimismo que las entidades federativas

participarán en el rendimiento de estas contribuciones especiales, en la proporción que la ley secundaria federal determine y que las legislaturas locales fijarán el porcentaje correspondiente a los municipios, en sus ingresos por concepto del impuesto sobre energía eléctrica.

Consecuentes con estas disposiciones de la Constitución, se hallan en vigencia las siguientes leyes o decretos que establecen una participación de los estados en las recaudaciones provenientes de impuestos percibidos por el gobierno federal:

- a) Impuesto sobre producción e introducción de energía eléctrica (29 de diciembre de 1932). Los estados, el Distrito Federal y los territorios perciben el 40% de la recaudación, de acuerdo a las bases que establece la ley.
- b) Impuestos sobre tabacos labrados (3 de junio de 1938). El 2% de la recaudación se distribuye entre las entidades productoras (estados, Distrito Federal y territorios) y el 13% entre las consumidoras (estados, Distrito Federal y territorios).

Las entidades federativas no pueden gravar con impuestos locales y municipales a las empresas tabaqueras, ni la venta de tabacos labrados.

- c) Impuesto sobre productos del petróleo y sus derivados (31 de diciembre de 1940). Del rendimiento del impuesto se distribuye el 9% entre los estados y el 1% entre los municipios donde se encuentren ubicados los pozos productores. Estas participaciones se prorratan pro-

porcionalmente al valor oficial del petróleo producido dentro de cada estado y municipio.

- d) Impuesto sobre fondos petroleros (29 de diciembre de 1933). Sobre el total recaudado se da una participación del 20% a los estados, Distrito Federal y territorios y del 20% a los municipios en que se encuentren ubicados los fondos petroleros.
- e) Impuesto sobre el consumo de gasolina (29 de diciembre de 1932). Se grave el consumo de gasolina con un impuesto especial de \$ 0,065 por litro y con un adidonal de \$ 0,035 que se cobra independientemente y que se destina como participación a los estados, Distrito Federal y territorios en proporción al consumo de gasolina en su jurisdicción.

El adicional de \$ 0,035 se descompone en la siguiente forma: \$ 0,02 de aplicación general en toda la República, sustituye a los impuestos locales sobre producción, introducción, distribución, venta o consumo de gasolina, capitales invertidos con ese objeto, dividendos, intereses o utilidades de las empresas petroleras y emisiones de acciones u obligaciones de éstas; \$ 0,015 para substituir los impuestos locales que directa o indirectamente graven la circulación de vehículos siempre que se comprometan: 1.º a no gravar con impuestos la circulación de vehículos automotores; 2.º que para el registro de vehículos, licencias, chapas, etc. no se cobre en conjunto más de \$ 12.- anuales; 3.º que se abroguen los reglamentos que impongan restric-

ciones a la libre circulación de automotores, salvo los reglamentos de tránsito.

El decreto del 25 de septiembre de 1945 fijó los gravámenes aludidos en \$ 0,0285 para el gobierno federal y en \$ 0,0215 para diversas ciudades de los estados y territorios que el mismo enumera.

- f) Impuestos sobre el benzol, toluol, xilol y naftas de alquitrán de hulla (26 de enero de 1943). Establece un impuesto de \$ 0,10 por litro, a distribuirse: \$. 0,065 para el gobierno federal y \$. 0,035 para los estados, territorios y Distrito Federal en que se consuman los productos.
- g) Impuesto sobre los cerillos y fósforos (15 de agosto de 1935). Los estados y municipios en que se encuentren ubicadas las fábricas de cerillos perciben cada uno el 15% de la suma recaudada. El Distrito Federal y los territorios perciben el 30%.
- h) Impuesto sobre el aguamiel y productos derivados de su fermentación (20 de mayo de 1932). Los estados, el Distrito Federal y los territorios perciben \$ 0,015 por litro que se produzca en su jurisdicción y \$ 0,01 por litro que se consuma en su territorio.
- i) Impuesto sobre alcoholes, aguardientes y mieles in-cristalizables (31 de diciembre de 1941). Se establecerá con los estados por medio de convenios la participación que les corresponderá, la cual debe ser uniforme para todos.
- j) Impuesto a la fabricación de cerveza (31 de agosto de

1937). Corresponde a los estados la suma de \$ 0,0075 por litro de cerveza que se produzca en su territorio cuando no graven directa ni indirectamente la venta de primera mano o la producción.

k) Impuesto sobre expendio de bebidas alcohólicas (31 de diciembre de 1941). De las sumas percibidas por el gobierno federal se entregará a los estados el 10%, a los municipios el 10% y al Distrito Federal y territorios el 20%.

l) Impuesto a la explotación forestal (30 de diciembre de 1935). El 30% de las recaudaciones por este concepto es entregado a los estados y el 20% a las municipalidades, siempre que no mantengan impuestos análogos. El Distrito Federal y los territorios perciben el 50% si no cobran gravámenes semejantes.

La ley establece participaciones especiales del impuesto al chicle y maderas preciosas.

m) Impuesto a la sal (20 de febrero de 1946). Se establece una participación a los estados, municipios y territorios donde se produzca, siempre que no graven directa ni indirectamente la explotación, distribución o venta de primera mano de la sal, en la siguiente forma:

10% por la venta de sal producida dentro del estado,
para éste;

10% por la venta de sal producida dentro del municipio,
para éste;

20% para el territorio federal en que se produzca.

- n) Impuesto a los fundos mineros (30 de agosto de 1934).
- 1) El 40% a los municipios en los cuales están ubicados los fundos, a los territorios o al Distrito Federal, según corresponda;
 - 2) Entre el 0,4 y el 2% sobre la producción de metales y compuestos metálicos a los estados y territorios. Tratándose de plata, la escala oscila entre el 2 y el 5%.
- o) Impuesto sobre hilados y tejidos (3 de diciembre de 1943). Se aplica un adicional del 25% al impuesto nacional, con destino a los estados, Distrito Federal y territorios en que se encuentran las fábricas de hilados, tejidos o acabados.

Además de las disposiciones mencionadas, la Ley de ingresos de la Federación para el año 1946, del 31 de diciembre de 1945, prevé en su artículo 3.º que los estados, el Distrito Federal y los territorios, tendrán una participación del 25% sobre los productos que la federación obtenga en concepto de venta y arrendamiento de terrenos nacionales ubicados dentro de sus respectivas jurisdicciones; participación que se eleva al 50% sobre los productos obtenidos en virtud de explotaciones de los terrenos nacionales y de bosques ubicados también en dichas jurisdicciones.

Independientemente de las leyes citadas, por medio de las cuales se otorgan a los estados participaciones de las recaudaciones federales, por ley del 20 de abril de 1934 se dispuso la ayuda federal para la cons -

trucción de caminos. Como en casos anteriores, se considera en particular esta forma de ayuda federal en el Capítulo IX, al estudiar la legislación comparada sobre co participación federal en materia de vialidad.

En cuanto a la contribución de los estados al erario federal, la ley de ingresos para el año 1946 antes mencionada la fijó en un 15%, salvo los casos especiales que la misma detalla.

11. La ayuda federal en el Brasil.

La Constitución de 1937 no admitía la posibilidad de ayuda federal a los estados por cuanto su artículo 8º determinaba que el estado que por tres años consecutivos no recaudase ingresos suficientes para el sostenimiento de sus servicios sería transformado en territorio hasta que restableciera su capacidad financiera.

La Constitución de 1946, que derogó a aquélla, no solamente suprimió dicha disposición sino que en el artículo 18, inciso 2º, expresa que los estados proveerán a las necesidades de su gobierno y de su administración, cabiendo a la Unión prestarles socorro en caso de calamidad pública.

Pero aparte de esta cláusula de carácter general, contiene la Constitución algunas disposiciones especiales por las que se establece la ayuda federal a los estados y municipios que se menciona a continuación:

1º) Del producto de la recaudación de los impuestos a la producción, comercio, distribución y consumo, importación

y exportación de combustibles líquidos o gaseosos de cualquier naturaleza, se distribuirá el 60% entre los estados, el Distrito Federal y los municipios, en proporción a la superficie, población, consumo y producción, de acuerdo lo que establezca la ley federal.

2º) Del producido del impuesto a la renta se distribuirá el 10% entre los municipios -excepto los de las capitales- con la obligación de destinar por lo menos el 50% en beneficios de orden rural.

3º) La Unión destinará anualmente en obras y servicios de asistencia económica y social en el área seca del Nordeste, no menos del 3% de sus rentas impositivas. Una tercera parte del importe asignado, será depositada en caja especial, destinada al socorro de las poblaciones afectadas por las calamidades, pudiendo esa reserva, o parte de ella, ser aplicada a interés módico en préstamos a los agricultores e industriales establecidos en el área afectada por la seca.

Los estados comprendidos dentro de esa área deberán destinar el 3% de sus recursos impositivos a la construcción de diques por el régimen de cooperación, y en otros servicios necesarios a la asistencia de sus poblaciones.

4º) La Unión aplicará durante el término de 20 años consecutivos por lo menos, el 3% de su renta impositiva en la ejecución del plan de valorización económica de la Amazonia.

Los estados y territorios de esa región, así co

mo sus municipios, destinarán con el mismo fin el 3% de sus recursos impositivos. Estos recursos serán invertidos por medio del gobierno federal.

12. La ayuda federal en otros países.

a) Austria. Del total recaudado por el gobierno federal en concepto de impuestos directos, internos, de aduana y a las transacciones, se deduce una parte para ser reintegrada a las autoridades locales y regionales. Además de dichas sumas, el presupuesto general de anteguerra asignaba una partida para ser distribuida entre las administraciones locales y la Municipalidad de Viena.

A continuación se indica un detalle de las sumas recaudadas por el gobierno federal en los años 1928 a 1937, del importe reintegrado a los gobiernos locales y de las sumas asignadas a éstos por la Ley de Presupuesta, de acuerdo con las cifras publicadas por el Servicio de Estudios Económicos de la Sociedad de las Naciones.

Año	Total recaudado	Reintegrado a las autoridades locales	Asignado por el presupuesto a las aut. locales y Munic. Viena
(millones de schillings)			
1928	1.085,6	261,5	27,1
1929	1.163,9	276,7	27,2
1930	1.169,9	270,4	30,3
1931	1.142,0	249,6	28,8
1932	1.049,3	222,1	25,9
1933	970,2	164,3	26,2
1934	1.020,1	173,3	26,4
1935	1.075,2	194,0	23,4
1936 ²	1.085,8	183,2	24,2
1937 ²	1.134,5	187,0	24,2

(2)-Cifras estimadas.

b) Suiza. Si bien la Constitución Suiza previó que los re cursos del gobierno federal estarían integrados por los de re chos de aduana, rentas de la propiedad federal, de co rr eos y telégrafos, la mitad de los recursos de los can to nes y las sumas que éstos deberían aportar, según lo es ta ble ci era la ley, en la práctica, al cabo de los años, es el gobierno federal el que ha debido sufragar parte de los gastos de los gobiernos locales.

Los cantones conservan todo el poder no delegado al gobierno nacional, e integran sus recursos principalmente con el impuesto a la renta, a la producción y a las transacciones, a la propiedad, patentes de automotores, et c é t e ra.

Las relaciones entre el gobierno de la Confederación y los cantones se han regido por medio de acuerdos financieros. Como consecuencia de la pérdida de los derechos de aduana, renta de correos y la abolición de los de re chos intercantones, el gobierno federal se obligó a en tr eg a r un subsidio compensatorio que fué abandonado en el año 1874 al dictarse la nueva Constitución, salvo para los cantones de Ticino, Valais y Grisones que lo conservaron para el mantenimiento de caminos transalpinos.

En 1877, al aplicarse el monopolio al alcohol por el gobierno nacional, se dispuso que el total recaudado sería distribuido entre los cantones, con la obligación de destinar un 10% a la lucha contra el alcoholismo; y en 1905, al crearse el Banco Nacional Suizo, se les entregó una parte de las utilidades en compensación por la pérdi-

da de los derechos de emisión de billetes y de los impuestos sobre los billetes de banco.

En 1928 el gobierno nacional concedió a los cantones la cuarta parte de los derechos a las importaciones de petróleo.

Aparte de los subsidios mencionados, el gobierno federal ha hecho entrega a los cantones de diversas asmas destinadas a la agricultura, salubridad pública, seguros, educación, etc.

Dice Rappard (1) que la ayuda federal ha contribuido mucho a levantar el standard de los servicios cantonales; que éstos han perdido una medida sustancial de su independencia y que parece aceptable la conclusión de que no se ha cristalizado la esperanza que se abrigaba cuando se estableció la federación de que serían normalmente los tutores y benefactores de la Confederación.

c) Unión Soviética. El presupuesto general está integrado por el de la Unión, los de las repúblicas y los de los gobiernos locales que la componen.

Las distintas repúblicas y gobiernos locales tienen a su cargo los gastos referentes a educación y salud pública, agricultura, conservación de los medios locales de transportes terrestres y fluviales, y el comercio e industrias de carácter local. Estos gastos son abenados con recursos propios, deducciones del producido de los impuestos nacionales y dotaciones y subvenciones del gobierno de la Unión.

(1)-W.E.Rappard. The Government of Switzerland. N.Y.1939

Los subsidios otorgados por el gobierno nacional están destinados especialmente a instrucción, higiene y cultura públicas, seguros sociales y protección del trabajo.

El total asignado por el gobierno nacional a las repúblicas y otros gobiernos locales y lo invertido por ambos grupos en los años 1927 a 1936, según el Servicio de Estudios Económicos de la Sociedad de las Naciones, fué el siguiente:

Años	Subsidio federal	Gastos locales
	(millones de rublos)	
1927/28	652,2	6.339,9
1928/29	1.265,0	8.105,0
1929/30	1.701,4	12.328,8
1931	1.345,0	23.068,8
1932	1.724,8	30.740,4
1933	2.562,2	35.666,6
1934 (°)	3.697,9	47.308,4
1935 (°)	8.977,3	65.400,6
1936 (°)	12.456,5	78.715,0

(°)-Cifras estimadas.

AYUDA FEDERAL DIRECTA E INDIRECTA ASIGNADA A INSTITUCIONES OFICIALES Y PRIVADAS

DE LAS PROVINCIAS EN EL AÑO 1943

(Según Ley de Presupuesto N° 12.816 y leyes especiales)

Provincias	Asigna- ción social	Asist. y previ- sión social (*)	Aerona- vación	Benefi- cencia	Biblio- tecas	Enseñanza		Hospita- lería	Poli- ticia	Validad		TOTAL
						Ley 2737	privadas			Ley 11.658	Ley 12.776	
Buenos Aires.....	201	-	-	714	121	750	225	1.618	-	15.139	-	18.882
Catamarca.....	28	400	-	95	12	225	24	274	72	401	250	1.782
Córdoba.....	152	-	-	316	33	290	182	206	-	3.339	-	5.188
Corrientes.....	53	-	-	105	15	270	51	454	-	1.006	250	2.300
Entre Ríos.....	95	-	-	260	47	450	99	771	-	1.360	-	3.081
Jujuy.....	55	400	4	65	9	225	55	222	72	676	250	2.141
La Rioja.....	46	400	-	62	9	225	24	166	108	262	250	1.661
Mendoza.....	55	-	-	141	17	270	26	525	-	1.542	-	2.612
Salta.....	72	400	-	94	7	225	12	433	72	242	250	2.116
San Juan.....	57	-	-	117	10	225	12	261	-	662	-	1.401
San Luis.....	6	400	-	55	6	225	-	228	72	511	250	1.781
Santa Fe.....	175	-	-	294	21	420	29	664	-	3.423	-	5.276
Sgo. del Estero	70	400	4	69	11	270	61	217	-	673	250	2.047
Tucumán.....	200	-	9	189	19	200	165	272	-	1.779	-	3.012
	1.454	2.400	17	2.610	296	4.520	949	7.280	396	21.449	1.720	53.245

(miles de mps)

(*)-Ley N° 12.774. Importes previstos y asignados para 1943 por el decreto N° 147.631 del 14 de abril de 1943.

CAPITULO II

LA LEY NACIONAL DE VIALIDAD

Sumario: 1.-Régimen constitucional. 2.-Antecedentes de la Ley Nacional de Vialidad: distintos proyectos presentados. 3.-La Ley Nacional de Vialidad. 4.-Régimen de la Ley N° 11.658: organismo encargado de su aplicación; creación de un sistema troncal de caminos y de un fondo nacional de vialidad: recursos y distribución.

1. Régimen constitucional.

La Constitución Nacional no delimita expresamente las facultades del gobierno nacional y las de las provincias en materia de construcción de caminos.

El inciso 16 del artículo 67 dice que es atribución del Congreso "Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo".

Como se observa, la Constitución se refiere a ferrocarriles, canales navegables y ríos interiores, pero nada dice en lo que respecta a caminos. El artículo 107, al enumerar las facultades de las provincias, tampoco hace mención a lo referente a vialidad.

El hecho de que, tanto en uno como en otro artículo, no se haga expresa mención de esta materia, permite deducir que las atribuciones son concurrentes. Sin embargo, no debe olvidarse que en el Acuerdo de San Nicolás, su antecedente inmediato, se encomendó al Encargado de las Relaciones Exteriores reglamentar la construcción y conservación de caminos.

Las constituciones provinciales no son más explícitas al respecto, salvo dos excepciones: la de Entre Ríos y la de San Juan.

El artículo 39 de la Constitución Entrerriana establece que el Estado intensificará la construcción y mejoramiento progresivo de los caminos e incitará la iniciativa y cooperación privadas para la prosecución de la obra vial. El inciso 6º del artículo 70 de la Constitución de San Juan determina que corresponde a la Cámara de Representantes "Decretar la creación de villas y ciudades, la construcción de obras públicas y el establecimiento de postas y caminos provinciales".

Pero dónde termina la jurisdicción provincial y comienza la federal?. Hasta el año 1932, en que se sancionó la Ley Nacional de Vialidad, no existió ninguna de limitación de caminos nacionales y provinciales. Las únicas clasificaciones de caminos estaban contenidas en el Código Rural de los Territorios Nacionales, en los de las provincias y en alguna que otra ley especial de carácter local.

La Constitución de Venezuela es en esta mate-

ria mucho más precisa pues el inciso 16 del artículo 15 expresa que los Estados convienen en reservar a la competencia del Poder Federal todo lo relativo a la apertura y conservación de los caminos nacionales, esto es, los que atraviesan un Estado o el Distrito Federal o un territorio federal y salen de sus límites.

Como se observa el criterio sustentado por los constituyentes venezolanos es el mismo que el seguido en la República Argentina para determinar los ferrocarriles de jurisdicción nacional (Ley N.º 2873) y que en 1932 se hizo extensivo a los caminos con la sanción de la Ley N.º 11.658.

2. Antecedentes de la Ley Nacional de Vialidad.

El Ingeniero Teodoro Sánchez de Bustamante, en su obra "La Vialidad en la República Argentina. Su evolución y estado actual", enumera las siguientes características que presentaba la vialidad antes de la sanción de la Ley N.º 11.658:

- a) Falta de distribución y de coordinación de la tarea vial entre los gobiernos nacional, provinciales y municipales;
- b) Escasez de recursos para obras de vialidad;
- c) Inexistencia de organismos administrativos adecuados para el estudio y la acción vial;
- d) Deficiencias y vacíos en la legislación administrativa general;
- e) Deficiencias y vacíos de la legislación especial rela

tiva a transportes;

f) Insuficiente ilustración colectiva sobre la economía general de los transportes y, en particular, sobre cuestiones viales.

La existencia de estos problemas no había permanecido ignorada por muchos legisladores, pues son numerosos los proyectos de sanción de una ley general de vialidad que se presentaron al Congreso. Pese a los buenos propósitos de sus autores no se llegaron a concretar, más por incomprensión de la gravedad que la falta de una legislación adecuada ocasionaba, que por considerárselos inconvenientes.

Tan es así que desde el año 1875, en que el diputado Santiago Alcorta presentó el primer proyecto de ley, hasta el año 1932 en que se sancionó la Ley Nacional de Vialidad N.º 11.658, entraron en las cámaras legislativas 19 proyectos.

Dado el interés que presentan estos proyectos se han sintetizado a continuación sus disposiciones principales, dedicando especial atención a la forma en que se proponía constituir el fondo nacional de vialidad y al régimen de ayuda federal a las provincias, cuando así lo disponían los proyectos.

1.º. Proyecto del diputado Santiago Alcorta.

Este proyecto, que fué presentado a la Cámara en la sesión del 14 de mayo de 1875, establece qué caminos serán considerados de carácter nacional y los trámites a seguir para su apertura.

PROVINCIA DE CATAMARCA

FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD

RECURSOS ANUALES

Concepto:	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943
	(miles de m\$n.)										
Impuesto a la nafta.....	13,3	28,9	34,1	44,2	53,3	67,6	72,1	75,5	84,0	88,0	78,5
Impuesto a los otros combustibles.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4
Impuesto a los billetes de lotería.....	-	-	-	-	-	-	5,5	10,5	17,9	19,3	21,6
Aporte de rentas generales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0
Aporte empréstito de 1936	-	-	-	-	300,0	-	-	-	-	-	-
Varios.....	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,3	0,1	1,0
Subvención Nacional Ley N° 12.776	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250,0
TOTAL.....	13,3	28,9	34,1	44,2	353,3	67,6	77,6	86,4	102,2	107,4	376,5

PROVINCIA DE CORDOBA
FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD
RECURSOS ANUALES

Concepto:	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	(miles de m.\$n.)									
Impuesto a los combustibles (2)		789,8	866,1	1.989,1	2.307,1	2.457,3	2.562,6	2.862,2	2.823,9	2.900,6
Contribución directa....		732,5	752,6	891,8	963,7	952,3	1.333,0	1.228,6	1.308,3	1.302,4
Contribución directa atrasada		299,0	241,9	516,2	558,9	450,7	479,5	462,9	556,9	488,0
Impuesto de patentes....		424,8	404,6	420,8	448,9	449,9	346,1	353,0	380,2	462,9
Multas.....	(1)	15,2	5,6	102,0	59,4	20,3	21,1	14,0	16,0	13,0
Venta de planos, etc...		-	-	-	123,7	8,0	11,0	9,5	11,7	8,3
Impuesto al ausentismo		-	-	-	-	117,9	93,9	79,2	86,8	167,9
Reintegros municipales		-	-	-	-	-	-	-	7,9	14,9
Ingresos de ejercicios anteriores.....		-	-	386,7	291,9	629,2	- 229,5	25,0	0,6	3,9
TOTAL.....	2.004,9	2.261,3	2.270,8	4.306,6	4.753,6	5.085,6	4.617,7	5.034,4	5.192,3	5.361,9

(1) - No se posee la discriminación por conceptos. (2) - Desde 1933 hasta 1941 corresponde a impuesto a la nafta.

PROVINCIA DE MENDOZA
FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD
RECURSOS ANUALES

Concepto:	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	(miles de m\$n.)									
Impuesto a la nafta..	561,4	513,1	556,0	582,3	726,4	845,2	898,3	991,7	1.108,6	1.076,8
Contribución de mejoras.....	-	-	28,2	112,7	96,7	97,9	124,6	84,9	119,9	253,2
Contribución directa (Ley 393).....	126,8	137,5	194,3	-	-	-	-	-	-	-
Reembolso obras ejecutadas sobre canales de riego (Art. 12, Ley 393).....	-	3,8	43,0	-	-	-	36,8	32,5	34,0	30,8
Aporte de rentas generales.....	1.023,9	1.178,4	1.600,0	2.220,5	1.870,0	2.170,0	2.345,6	2.457,9	2.864,5	2.457,9
Multas.....	-	-	-	-	-	0,5	0,4	0,3	1,1	1,1
Impuesto a los otros combustibles.....	-	-	-	-	-	-	-	-	120,1	272,4
TOTAL.....	1.712,1	1.832,8	2.421,5	2.915,5	2.693,1	3.113,6	3.405,7	3.567,3	4.248,2	4.092,2

-120-

PROVINCIA DE SAN JUAN
FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD
RECURSOS ANUALES

Concepto:	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	(miles de m\$n.)							
Impuesto a la nafta.....	190,0	160,0	194,5	247,1	258,5	304,0	296,3	322,8
Aporte de la Provincia.....	440,0	550,0	600,0	600,0	550,0	550,0	600,0	600,0
Adicional contribución directa.....	150,0	200,0	62,5	140,2	166,6	212,7	229,4	280,9
Patentes empresas de transporte.....	-	18,5	29,2	36,2	36,2	40,3	39,2	41,3
Reembolso gastos estudios obras de Ayuda Federal.....	-	14,2	17,9	11,7	15,0	8,5	12,3	6,1
Superávit de ejercicios vencidos.....	-	-	-	-	89,6	1,8	-	66,1
Impuesto a los otros combustibles.....	-	-	-	-	-	-	-	18,6
Contribución de mejoras.....	-	-	-	-	-	-	-	9,6
Diversos.....	-	2,5	1,8	2,3	6,0	7,8	5,9	10,9
TOTAL.....	780,0	945,2	905,9	1.037,5	1.121,9	1.125,1	1.183,1	1.356,3

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

FONDO PROVINCIAL DE VIALIDAD

RECUPROS ANUALES

Concepto	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	(miles de m.n.)									
Impuesto a la nafta.....	42,1	61,5	70,0	86,3	107,7	110,5	130,3	176,3	212,8	236,3
Impuesto a los otros combus tibles.....	-	-	-	-	-	-	-	-	25,9	75,3
Aporte de rentas generales..	58,5	68,8	112,7	164,2	145,0	126,7	93,7	135,0	121,2	211,4
Aporte títulos leyes núme- ros 1160 y 1354.....	-	-	100,0	100,0	-	-	-	-	-	-
Reintegro 2% proyectos y fiscalización (Ley número 11.658).....	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	3,3
Venta de pliegos.....	0,1	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-
TOTAL.....	100,7	130,3	282,7	350,5	252,7	237,2	224,0	311,4	361,1	526,3

Los pagos al contado gozan de un descuento del 10%.

La liquidación se hace después de tres meses de librados al servicio público los tramos o la totalidad de los caminos afirmados, y después de un año tratándose de caminos mejorados.

Se consideren propiedades urbanas, además de las comprendidas en el ejido urbano, las situadas en zonas adyacentes o apartadas de los pueblos que por la división de la propiedad sea evidente que forman parte de proyectos de urbanización.

6. La reglamentación de la Provincia de Mendoza.

La contribución de mejoras en la Provincia de Mendoza está legislada en los artículos 16 e 22 de la Ley N° 1019, del 1° de marzo de 1933; en el artículo 28 de la Ley N° 1393, del 12 de mayo de 1941; y en el decreto reglamentario del 25 de abril de 1940.

Como se ha expresado ya, en la Provincia de Mendoza están afectadas al pago de la contribución de mejoras las propiedades ubicadas hasta una distancia de 1500 metros a ambos lados de los caminos pavimentados construídos por la Provincia con o sin coparticipación federal y por la Administración General de Vialidad Nacional.

La contribución se calcula sobre la base del 40% del valor del camino, dividiéndose la superficie afectada en tres zonas de 500 metros cada una a cada lado y distribuyéndose dicho valor en la siguiente forma: el 60% para las primeras zonas, el 30% para las segundas y el 10%

para las terceras. En ningún caso el importe de la contri
bución puede exceder del 53% del valor de la propiedad
afectada.

Cuando se trate de zonas urbanas, la contribu-
ción de mejoras es abonada por las municipalidades, las que
a su vez pueden imponer a los propietarios el gravámen co
rrespondiente de acuerdo con la Ley de Pavimentación Ur-
bana N.º 965.

Las propiedades quedan eximidas del pago del gra
vámen:

1º En los casos de superposiciones, en que sólo se abona-
rá el 25% del importe que se debiere por el último ca-
mino construido;

2º Todas las propiedades afectadas por la contribución de
mejoras por construcción de caminos quedan exceptuadas
de pagar otra contribución por igual concepto, o por
obras de conservación o renovación, de acuerdo a su cos-
to por metro cuadrado durante los siguientes plazos:

De m\$.n. 2,00 a m\$.n. 4,00 por 10 años

De m\$.n. 4,01 a m\$.n. 6,00 por 15 años

De m\$.n. 6,01 a m\$.n. 8,00 por 20 años

De m\$.n. 8,01 en adelante por 25 años

3º Los propietarios que donaren terrenos para la apertu-
ra, construcción, rectificación o ensanche de caminos
nacionales, hasta el valor de lo donado.

7. Limitaciones constitucionales.

Aceptado el principio de que la contribución de

mejoras se funda en el enriquecimiento sin causa y de que su base es el beneficio producido por la construcción de un camino, equélla debe circunscribirse a las siguientes limitaciones constitucionales:

- 1º que la obra tenga un fin público;
- 2º que no se lesione el principio de igualdad a que se refiere el artículo 16 de la Constitución Nacional;
- 3º que no debe exceder del beneficio; cuando mucho puede ser igual a éste, pero nunca mayor;
- 4º que no debe ser confiscatoria.

1º **Fin público.** Con respecto a la primera de las limitaciones, merece recordarse que la Sala III de la Cámara de apelación de Roserio, en el juicio "Cámpora, Regina P. c. Comisión de Fomento de Pérez", fallado el 26 de noviembre de 1943 (RSP. 8.6.43) sostuvo que para la validez de la contribución de mejoras deben concurrir dos elementos esenciales: a) que la obra tenga un fin de utilidad pública; y b) que el sacrificio impuesto a los dueños de la finca afectada no exceda sustancialmente el beneficio que obtienen por razón de dicha obra pública.

2º **Igualdad.** La Corte Suprema Nacional (180-39) ha dicho que "la garantía consagrada por el art. 16 de la Constitución al establecer la igualdad como base del impuesto, no constituye una regla rígida que impide la formación de categorías con diversas tasas, siempre que no se hagan distribuciones o distinciones arbitrarias, o lo que es lo mismo, siempre que las clasificaciones de los bienes o de las personas afectadas, reposen sobre alguna

base razonable que autorice su discriminación en grupos distintos".

Es decir que se infringe el principio de la igualdad cuando se grave en distinta forma a contribuyentes que se encuentran en idénticas condiciones, pero no se prohibe en manera alguna la formación de categorías o grupos de contribuyentes. (CSN. 115-111).

Fundado en este principio, el mismo tribunal declaró (166-306) que la ordenanza de pavimentación de la Municipalidad de Santa Fe que establece contribuciones iguales para todos los contribuyentes que se hallan en idénticas condiciones, no puede atacarse como violatoria del principio de igualdad que consagra el artículo 16 de la constitución.

3º Beneficio. Al tratarse en la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, en la sesión del 29 de octubre de 1932, la sanción de la ley provincial de vialidad, el Ministro de Obras Públicas expresó, con respecto al artículo 11 del proyecto, referente a la contribución de mejoras: "Este artículo está basado en la ley nacional, que trae la exigencia de la creación de un impuesto al mayor valor. Para establecerlo, lo dice claramente el artículo, deberá tomarse como base el justiprecio actual de la propiedad y su acrecentamiento, no por razón de las mejoras ni del trabajo, sino por influencia del afirmado u obra de vialidad".

Abstracción hecha de la confusión en que se incurre al llamar impuesto al mayor valor a la contribución

de mejoras, es de creer sinceramente que si las provincias hubiesen aplicado el concepto contenido en las palabras del Ministro -y especialmente su propia Provincia- se hubiesen evitado muchos fallos contrarios a los intereses fiscales.

La Corte Suprema seccional ha sostenido reiteradamente para admitir la contribución de mejoras, que la obra que se construye sea de beneficio local y que ese beneficio no sea sustancialmente excedido por la contribución (CSN. 158-161. F. Pereyra Iraola c. Pcia. de Buenos Aires) y que es inconstitucional la ley provincial que, para cubrir el costo de un camino pavimentado, grava en forma especial y confiscatoria determinados inmuebles que no son particularmente beneficiados por la obra (CSN. 180-96. Juan B. Courbet c. Pcia. de Buenos Aires).

Reiteradamente los tribunales nacionales y provinciales han declarado que la contribución de mejoras es confiscatoria cuando el beneficio local es inferior al monto de la contribución exigida a los propietarios (CSN. 172-367. Alfredo Olmos y otros c. Pcia. de Buenos Aires y Superior Tribunal de Santa Fe en Gimelli de Fernández, Clara y otros c. Olcese y cía. R.S.F. 6-259 y La Ley 34-966)

La Cámara Federal de la Capital, en un fallo dictado el 11 de julio de 1945 expresó que "Para determinar si la contribución por mejoras -construcción de pavimentos en el caso- es o no confiscatoria, es necesario establecer el monto de la valorización que la obra ha determinado en los inmuebles de que se trata. De la compara -

ción de la contribución con ese valor mayor ha de surgir el carácter legítimo o confiscatorio de aquélla" (Lacrozze Hnos. y Cía. c. Municipalidad de la Capital. La Ley-39-553).

4.º Confiscatoriedad. La contribución de mejoras puede reunir la condición de igualdad y ser inferior o igual al beneficio obtenido por la propiedad y sin embargo ser confiscatoria por exceder de los límites normales sobre el valor del inmueble.

No es inconstitucional, ha dicho la Corte Suprema, la contribución de mejoras establecida en un 40% del costo del camino, si el monto de aquélla no excede sustancialmente el beneficio que éste reporta a las propiedades afectadas ni incide con carácter fundamental sobre el capital o las rentas de las mismas (Antille, Armando G. c. Pcia. de Santa Fe. 180-405), ni en aquéllos casos en que, de acuerdo a pericias, la pavimentación valoriza la propiedad en una cantidad muy superior al valor de aquélla aunque el valor del terreno antes de la pavimentación fuese inferior al monto del gravámen (Terrile, Suc. c. Pcia. de Buenos Aires. Jur.Arg. 44-409).

Con respecto a cuál es el límite dentro del que se considera confiscatorio la contribución de mejoras, la jurisprudencia, sin ser uniforme, lo estima en alrededor del 30%. En el juicio Espinosa de Arnedo, Mercedes c. Provincia de Buenos Aires (SCN. 202-105 y La Ley 39-62), la Corte Suprema expresó que si la pavimentación ha producido una valorización que solo alcanza a menos de la mitad

del importe que se cobra, y si confrontado su costo con el valor actual de la propiedad, aquél, insume prácticamente el 35% de este último, debe concluirse que el gravámen es confiscatorio desde los dos puntos de vista.

Por su parte la Suprema Corte de la Provincia de Buenos Aires declaró que la contribución de afirmados no puede exceder del 30% del valor que tenía el inmueble afectado en la fecha de la construcción de la obra, sin caer en la confiscatoriedad. (Galíndez, Dolores Z. c. Basso, Juan. La Ley 42-33).

Para obviar la posibilidad de que se declare confiscatorio el gravámen, varias provincias han establecido en sus nuevas leyes de vialidad o en las reglamentaciones, que aquél no podrá ser superior a un determinado porcentaje del valor de la propiedad según tasación fiscal. La de Buenos Aires lo ha fijado en el 10%; Entre Ríos, Salta, San Juan, Santiago del Estero y Santa Fe en el 20; San Luis y Tucumán en el 25; Corrientes en el 30 y Mendoza en el 33. En Córdoba, de acuerdo a la base que se toma en cuenta para estimar el beneficio (5 a 15% del valor de la tasación fiscal) los límites están comprendidos entre el 2,50 y el 7,50%, desde que solo se abone el 50% del beneficio.

La Provincia de Buenos Aires ha establecido en el decreto reglamentario del artículo 11 de la Ley 4117, normas precisas para establecer el beneficio ocasionado en las propiedades por la construcción de un camino: rebaja de fletes, valuación fiscal, tasaciones de los Ban-

cos de la Provincia o Hipotecario Nacional, etc. teniendo en cuenta las fluctuaciones económicas que pudieran haber modificado el valor de la propiedad por factores extraños o desvalorización de la moneda.

Las disposiciones expuestas plantean un problema: en que época debe tomarse el valor del inmueble para determinar por comparación el beneficio aportado. Parry sostiene que debe ser aquél que tenía en el momento en el cual la obra se realizó. Respecto de la dificultad de determinar el beneficio este autor expresa (1): "Supuesto que entre nosotros las tierras cambian rápidamente de valor como consecuencia de múltiples causas independientes de la voluntad del legislador, ¿a cuál de esos valores cambiantes ha de referirse lo "excesivo" de la ley impositiva? ¿Se toma como punto de referencia la fecha de promulgación de la ley, o la de construcción del pavimento, o el día de pago, o, por fin la de interposición de la demanda?.

8. Crítica de los sistemas vigentes.

Diversas son las objeciones que se pueden hacer a la legislación vigente en las provincias. Merecen citarse entre ellas:

1.º Falta de uniformidad. Si bien es cierto que la contribución de mejoras es un gravámen directo, y por ende de jurisdicción provincial, no existe en la legislación

(1)-Parry, Adolfo. Op. cit.

impositiva una uniformidad aceptable, máxime cuando que en los casos en que se trata de obras realizadas por la Administración General de Viabilidad Nacional, se grava en distinta forma según la provincia por donde pase el camino.

A través de la síntesis de las leyes provinciales que se ha hecho, se podrá observar que existe disparidad entre los sistemas de aplicación de la contribución, zonas de influencia, tasas, limitaciones sobre el valor de la propiedad, etc.

No se puede pretender que se dicten normas nacionales para reglamentar la contribución de mejoras porque ello sería evidentemente un avasallamiento de las autonomías provinciales, pero sí que los poderes ejecutivos provinciales o las legislaturas, estudiasen aisladamente, o por medio de congresos o reuniones interprovinciales, los inconvenientes que han surgido hasta ahora, para perfeccionar su legislación.

2º La aplicación del sistema que consiste en tomar como base para el cálculo de la contribución una parte del valor de la obra, no se ajusta a los más elementales principios que rigen los "special assesstment". El beneficio ocasionado por la construcción del camino puede estar o no en relación con el costo de la obra y, lo que es más, aún puede no existir. Solamente su determinación por una revaluación de la propiedad, excluyendo factores extraños, puede adquirir un carácter científico.

3º se puede admitir como norma general que se establez

ca una zona de influencia de hasta 10 kilómetros a ambos lados del camino, pero la práctica ha demostrado que su aplicación no siempre es factible. Deben tenerse en cuenta muchos factores que, no obstante las disposiciones legales, han impedido que se lleve a cabo, en más de una oportunidad, la aplicación del gravamen en la forma en que lo dispone la ley; tales como la existencia de terrenos montañosos, arenosos o sin mayor valor fiscal. A las legislaturas provinciales queda el arbitrar los medios necesarios para remediar esta situación.

4º Las legislaciones han tomado en cuenta, para establecer el beneficio, el valor de la tierra y el costo de la obra, pero han omitido otros índices de valorización como el incremento del tránsito local, etc. Hay que reconocer, sin embargo, la dificultad que es llevar a la práctica la determinación del beneficio real provocado por el camino, tomando como base esos índices, de por sí poco fáciles de establecer.

9. Soluciones propuestas por el Cuarto Congreso Argentino de Vialidad.

Las deficiencias de la legislación sobre contribución de mejoras fueron tratadas especialmente por el Cuarto Congreso Argentino de Vialidad celebrado en el año 1940. Por su interés se transcribe la resolución adoptada en esa oportunidad:

"El Cuarto Congreso Argentino de Vialidad considerando:

que es justa la institución y necesaria la efectiva aplicación de la contribución de mejoras en cuanto tiende a tomar de la propiedad beneficiada por el hecho de la construcción del camino, una parte equitativa del mayor valor efectivo que ese hecho haya dado a la misma propiedad;

que la ley nacional de viabilidad faculta a las provincias acogidas a sus beneficios para establecer la contribución de mejoras por el régimen que consideren más conveniente, lo que ha dado lugar a una gran diversidad de criterios que hacen deseable propender a la uniformidad de principios impositivos;

que el sistema más justo y conveniente consiste en establecer el gravámen en base al real beneficio recibido por la propiedad por la obra del camino, con las limitaciones necesarias para que el tributo resulte justo y razonable;

que los inconvenientes de orden práctico para aplicar la contribución de mejoras proporcionalmente al mayor valor adquirido son subsanables;

Y DECLARA:

Que recomienda a los poderes públicos nacional y provinciales:

1.º Instituir y hacer efectiva la contribución de mejoras sobre la base del mayor valor adquirido por la propiedad beneficiada por los caminos;

2.º Que para la estimación del mayor valor imponible de ben adoptarse procedimientos que discriminen con la mayor exactitud posible los factores que, siendo extraños a los

beneficios deparados por el camino, hayan influido en el mayor valor general de la propiedad;

3º que dentro de ese mayor valor adquirido se fije un límite máximo de acuerdo con un porcentaje razonable del mismo;

4º que la contribución tampoco debe exceder a un porcentaje equitativo del costo del camino, pues deben concurrir al pago del mismo sus demás beneficiarios;

5º que al fijar la limitación aconsejada en el punto inmediately anterior, deben tomarse recaudos para evitar la excesiva gravitación fiscal de caminos costosos impuestos por razones excepcionales de tránsito general, de fomento, etc.;

6º que por razones de economía fiscal y posibilidad de errores, es aconsejable establecer un mínimo de valoración no imponible;

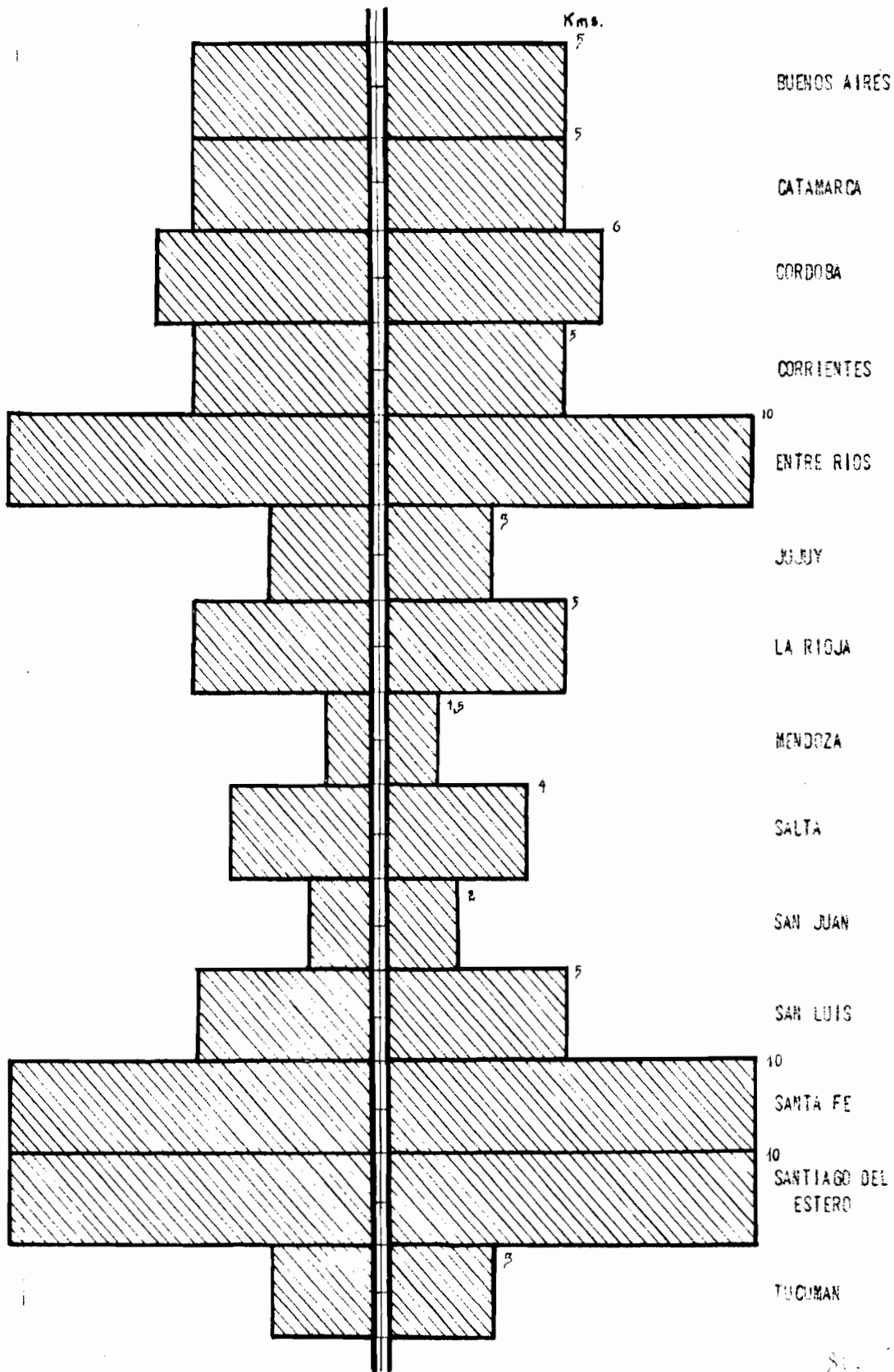
7º que convendría también que los gobiernos nacional y provinciales dictaran leyes tendientes a la ejecución y perfeccionamiento del catastro y a la valuación racional y permanente de la tierra y de las mejoras;

8º que el beneficio recibido será justipreciado por una única autoridad administrativa mediante dos revaluaciones efectuadas, la una antes de la construcción del camino y la otra después de la terminación de la obra y su al li br amiento al servicio público, dentro de un plazo prudencial. Y es aconsejable que se precise una reglamentación eficaz y se instituyan los recursos oponibles a las valuaciones, de modo que puedan quedar fijadas en definitiva

en tiempo oportuno;

9.º que con criterio de recta y ajustada administración y que contemple la economía general, se establezcan el tiempo y modo de pago, el tipo de interés, las bonificaciones y excepciones, buscándose los procedimientos de recaudación más sencillos y menos onerosos".

ZONAS AFECTADAS POR LA CONTRIBUCION DE MEJORAS

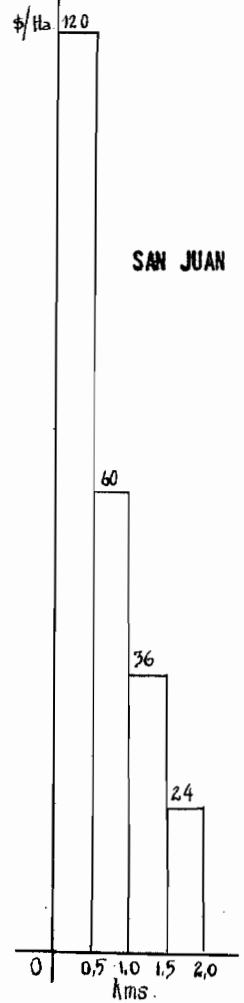
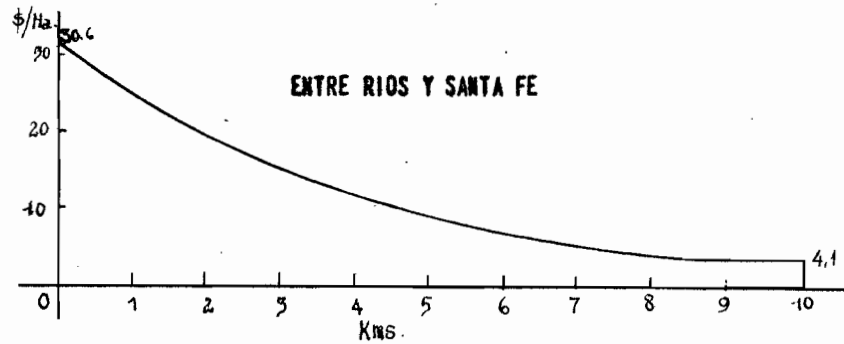
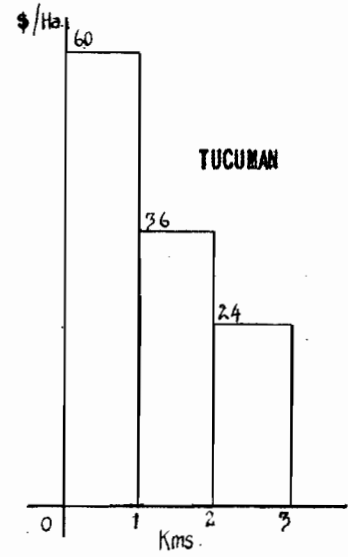
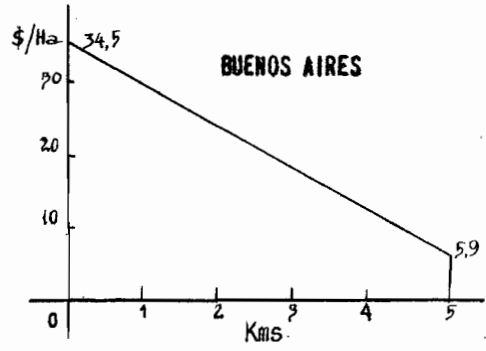
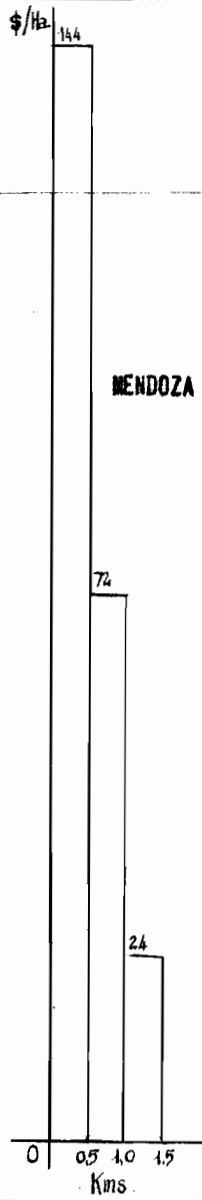


63

CONTRIBUCION DE MEJORAS

GRAFICOS COMPARATIVOS DE LA TASA UNITARIA POR HECTAREA EN LAS PROVINCIAS QUE DETERMINAN LA CONTRIBUCION EN PROPORCION AL COSTO DEL CAMINO

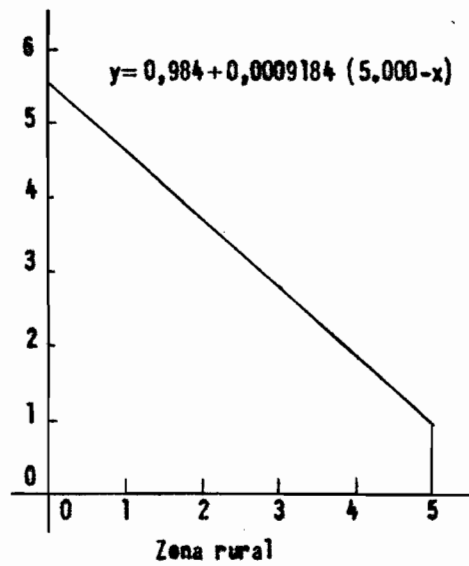
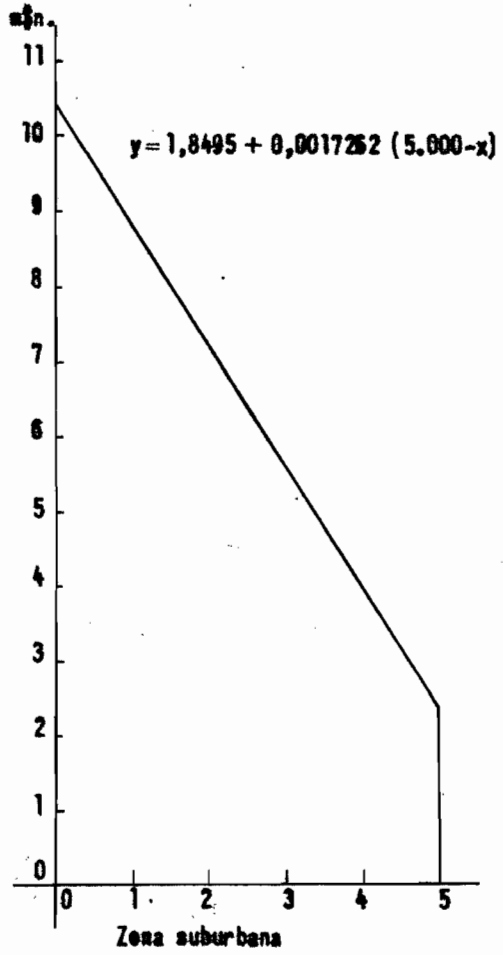
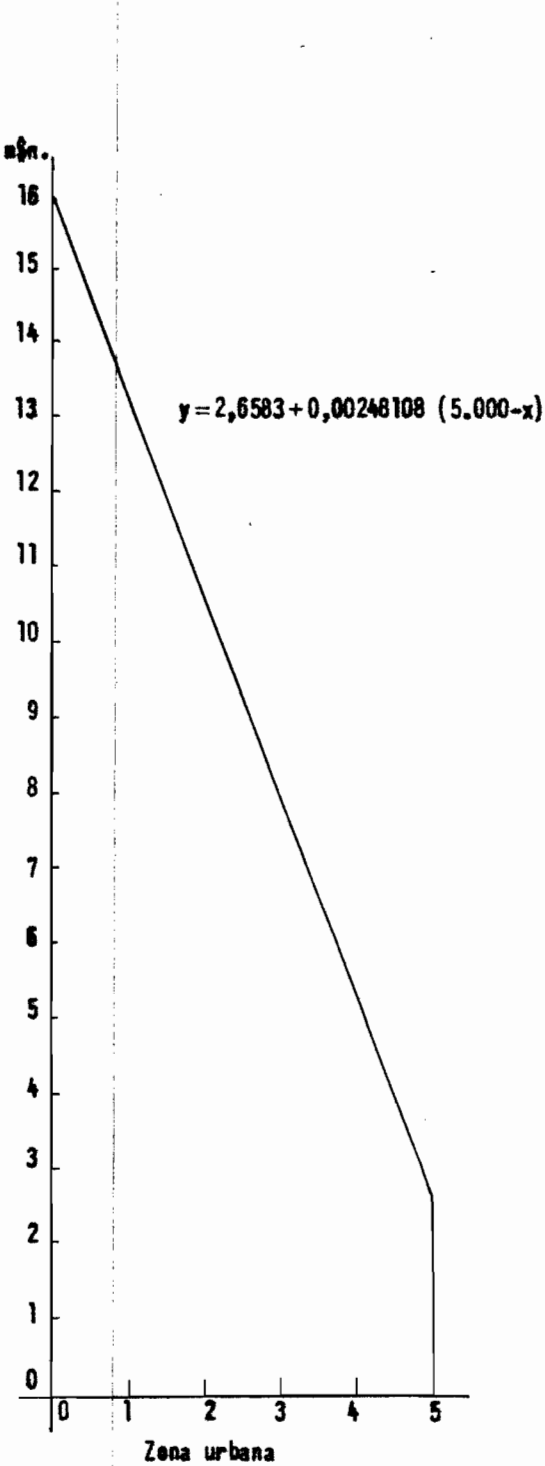
(Base: Camino de \$ 50.000 por Km.)



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

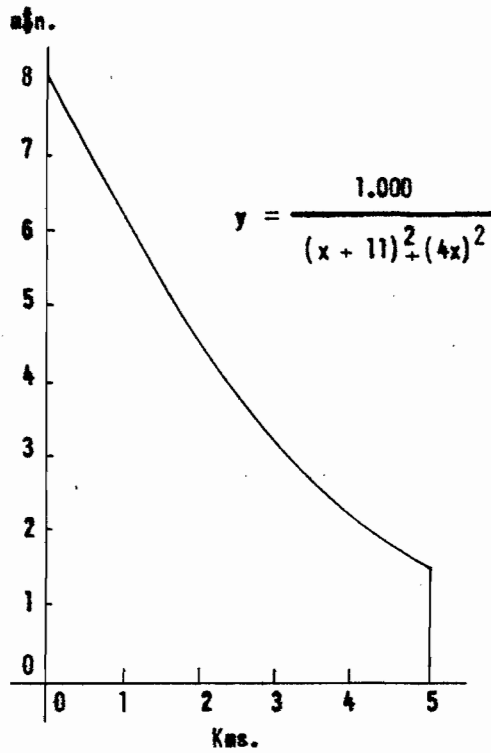
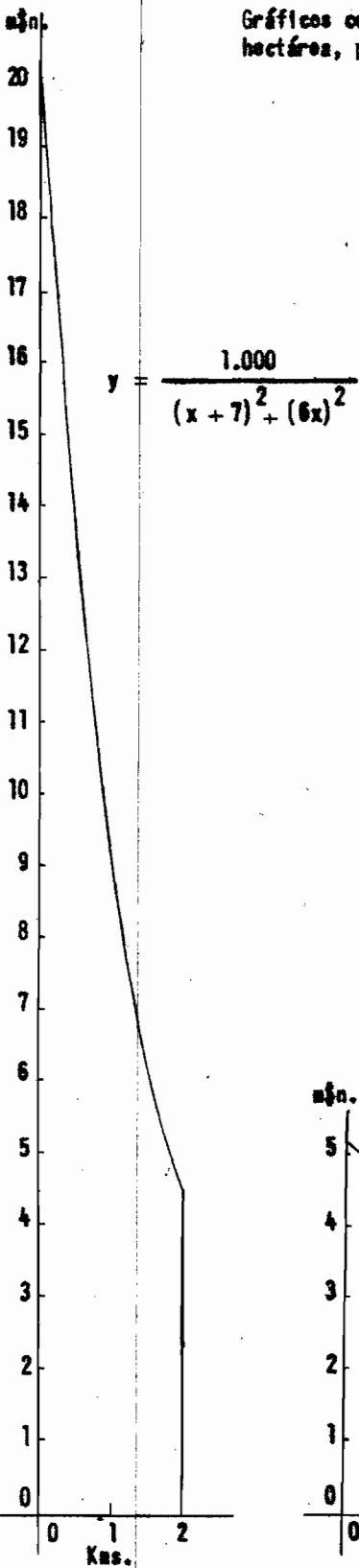
CONTRIBUCION DE MEJORAS

Gráficos comparativos de los valores resultantes por hectárea, por cada mñ. 1.000 de costo hectométrico

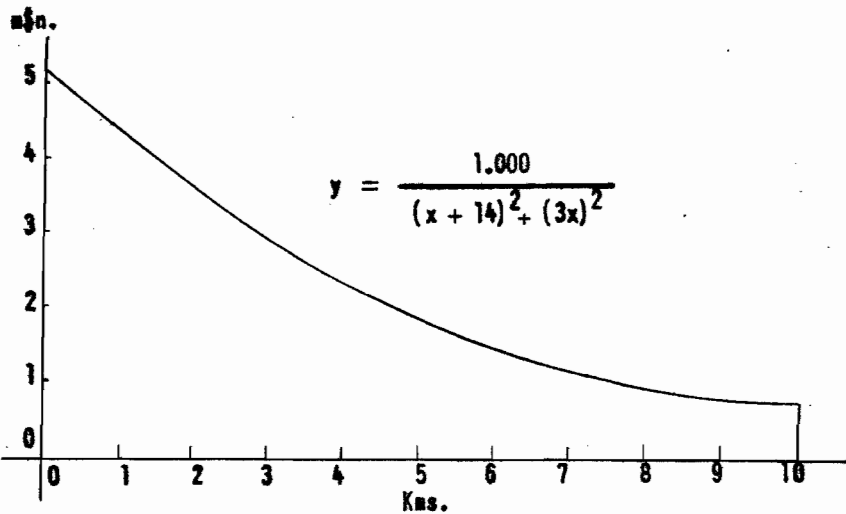


PROVINCIA DE SANTA FE
CONTRIBUCION DE MEJORAS DE LA ZONA RURAL

Gráficos comparativos de los valores resultantes por hectáreas, por cada mñ. 1.000 de costo hectométrico



Caminos mejorados de bajo costo



Caminos pavimentados de alto costo

Caminos firmes o mejorados de acceso a los pavimentados o de exclusivo interés local

CAPITULO VII

AYUDA PROVINCIAL A LAS MUNICIPALIDADES Y A LOS CONSORCIOS
CAMINEROS DE VECINOS

Sumario: I. Ayuda provincial a las municipalidades: 1.-Buenos Aires. 2.-Catamarca. 3.-Córdoba. 4.-Corrientes. 5.-Entre Ríos. 6.-Jujuy. 7.-La Rioja. 8.-Salta. 9.-Santa Fe. 10.-Tucumán. II. Consorcios camineros de vecinos: 1.-Buenos Aires. 2.-Córdoba. 3.-Entre Ríos. 4.-San Juan. 5.-Santa Fe. 6.-Tucumán.

Así como la Ley Nacional de Vialidad ha establecido el régimen de coparticipación federal a las provincias, la totalidad de las provincias han previsto en sus leyes de vialidad la ayuda provincial a las municipalidades y, en su mayor parte, el fomento de los consorcios de vecinos para la construcción y reparación de caminos.

I. AYUDA PROVINCIAL A LAS MUNICIPALIDADES

Casi todas las constituciones provinciales disponen que corresponde a los municipios tener a su cargo lo relacionado con la vialidad dentro de sus propias jurisdicciones (Buenos Aires, art. 183; Catamarca, art. 216; Córdoba, art. 157; Corrientes, art. 161; Entre Ríos, art. 195; Jujuy, art. 131; La Rioja, art. 141; Mendoza, art. 200; Salta, art. 173; San Juan, art. 137; San Luis, art. 156 y Tucumán, art. 131).

La Ley Nacional de Vialidad, al imponer a las provincias que desearan acogerse a la coparticipación federal la obligatoriedad de prohibir a sus municipalidades que aplicasen impuestos a la nafta, otros combustibles y lubricantes, quitó a éstas uno de sus principales recursos para hacer frente a la conservación de los caminos vecinales.

No obstante que, como se ha dicho, todas las leyes provinciales contienen disposiciones generales relacionadas con la ayuda a las municipalidades, muchas provincias han introducido directamente en la ley o en reglamentos especiales, normas particulares cuyo contenido es interesante conocer.

Debe hacerse notar asimismo que en el proyecto de ley nacional de vialidad presentado por los diputados Moret, Castiñeiras e Inda a la Cámara de Diputados el 13 de junio de 1932, se establecía como condición para que las provincias recibiesen ayuda federal que debían establecer la ayuda provincial a las municipalidades.

1. Buenos Aires.

El artículo 1º, inciso f), de la Ley N° 4117 autoriza al Poder Ejecutivo a emplear hasta medio centavo por litro del impuesto a la nafta en el arreglo de caminos y calles de las municipalidades cuyas autoridades se acojan a los beneficios de la Ley, el que se distribuirá de acuerdo al consumo de nafta en cada partido.

Dicho inciso señala que para acogerse a los beneficios deben aceptar los municipios las siguientes condiciones:

- 1º Entregar el producido que les corresponda por impuestos de caminos;
- 2º Someter a resolución del Consejo de Vialidad el plan de obras; y
- 3º Delegar su ejecución en el Poder Ejecutivo.

Una vez acogidas las municipalidades, prescribe el Decreto Reglamentario de la Ley N° 4117, se les abrirá una cuenta especial en la que se acreditará el 30 % del impuesto de caminos que les corresponde y el producido del medio centavo por litro de nafta consumida en el partido. Hasta tanto no se establezca el consumo de nafta por municipio, el impuesto se repartirá mitad en proporción al número de automóviles inscriptos y mitad en proporción al número de surtidores de nafta instalados en el partido.

2. Catamarca.

El artículo 13 de la Ley N° 1058 faculta a la Dirección Provincial de Vialidad para celebrar acuerdos con consorcios camineros y municipalidades para la construcción e reparación de caminos.

El reglamento correspondiente, aprobado por decreto del 12 de agosto de 1940, establece que las Comisiones Municipales se constituirán por simple acta ante la Dirección Provincial de Vialidad para formalizar los respectivos acuerdos, a cuyo efecto deberán indicar el nombre de los miembros que la formen, las obras a realizar y los aportes comprometidos.

Las obras serán realizadas por administración, y antes de iniciarse los trabajos deberán depositar las comisiones los aportes que les correspondan de acuerdo al convenio que cada una haya celebrado. La Dirección Provincial de Vialidad podrá contribuir hasta con las 2/3

partes de lo que inviertan las municipalidades.

3. Córdoba.

La Ley N° 3945 de la Provincia de Córdoba dispone en el Capítulo VI que la Provincia acordará a las municipalidades una participación de un centavo por litro de nafta que se consume en sus respectivas jurisdicciones. Las entregas se harán a base del consumo del año anterior, procediéndose al ajuste definitivo una vez finalizado el ejercicio. La determinación del consumo local se hará tomando en cuenta las declaraciones juradas de los distribuidores (art. 37, D.R.).

Las municipalidades deberán invertir en cada ejercicio en la construcción, arbolado, arreglo, riego, mejoramiento y conservación de calles y caminos en sus jurisdicciones, además de las sumas asignadas por la Provincia, un 10% por lo menos de sus recursos propios cuando la participación anual fuese menor de m\$n. 10.000 y más del 20% cuando excediese de esa suma.

Las comunas podrán ceder a la Dirección Provincial de Vialidad cuotas de su participación en cada ejercicio no inferiores a m\$n. 5.000 para que ésta realice los trabajos pertinentes.

Deberán remitir en el mes de abril de cada año un balance de las inversiones realizadas en el ejercicio anterior y el plan de trabajos a efectuar en el año. Las que reciban una cuota superior a m\$n. 10.000 deberán presentar además una rendición de cuentas detallada de las

obras realizadas, la que deberá contener: a) Calidad, naturalidad, importancia y descripción de los trabajos hechos; b) Indicación separada por rubro, de las inversiones que comprendan a materiales, herramientas, mano de obra, maquinarias, repuestos, etc.; c) Precios por ítem de los trabajos que se hayan realizado, ya sea por vía administrativa o por contrato (art. 43, D.R.).

En caso de que al 31 de diciembre no hubieran remitido la documentación exigida, la cuota correspondiente será invertida por la Dirección Provincial de Vialidad en obras dentro de la comuna, previa aprobación del Poder Ejecutivo.

Establece por último la Ley que las municipalidades de primera categoría sólo podrán gravar hasta con m\$n. 30.- los surtidores de nafta instalados en la vía pública y las de segunda categoría hasta con m\$n. 15.-

4. Corrientes.

La Dirección de Vialidad de la Provincia de Corrientes está autorizada para celebrar convenios con las municipalidades y consorcios de vecinos, por los cuales aquélla podrá entregarles dinero efectivo, máquinas, útiles y materiales en una cantidad o valor equivalente a las que apertan los municipios o consorcios.

Las municipalidades que hubiesen celebrado los convenios aludidos estarán autorizadas a percibir la contribución de mejoras correspondiente a los caminos afirmados en el ejido municipal, que hubiesen realizado bajo

el régimen de ayuda provincial.

5. Entre Ríos.

La ayuda provincial en la Provincia de Entre Ríos está contenida en los artículos 26, 27 y 28 de la Ley N° 2936 y en los decretos del 26 de diciembre de 1933 y 17 de junio de 1937.

Dispone la Ley N° 2936 que el Poder Ejecutivo puede celebrar convenios con las municipalidades para la construcción y mantenimiento de los caminos y calles de acceso, pudiendo destinar a tal efecto el 50% del impuesto a la nafta creado por la Ley N° 2859, que se recaude en cada jurisdicción municipal.

Las municipalidades que se acojan al régimen deben invertir la totalidad de los fondos que les asigne la Provincia en la construcción y conservación de los caminos de acceso, con exclusión de los gastos del personal; someter a la aprobación de la Dirección Provincial de Vialidad las obras a realizar y rendirle cuenta de la inversión de los fondos.

Las municipalidades pueden percibir la contribución de mejoras en la zona de los caminos afirmados comprendida en los límites del ejido municipal, debiendo destinarse su producido al mismo fin que la ayuda provincial.

El decreto del 26 de diciembre de 1933 dispone que el Poder Ejecutivo determinará en el mes de enero de cada año el subsidio que le corresponderá a cada

municipalidad, de acuerdo con el producido del impuesto a la nafta en cada una de ellas en el año anterior. La entrega de los fondos se hará trimestralmente, previa comprobación de haberse invertido íntegramente la cuota precedente.

El Decreto del 17 de junio de 1937 dispone en su artículo 6.º que los recursos del primer ejercicio íntegro se adelantarán con cargo de rendir cuenta documentada de su inversión total.

Establece además las normas a que deberán ajustarse las municipalidades para la presentación de los planes de obras.

6. Jujuy.

El artículo 22 de la Ley N.º 1533 autoriza a la Dirección Provincial de Vialidad (hoy Administración General de Obras Públicas) a efectuar la construcción y reparación de caminos en zonas alejadas por intermedio de las municipalidades, consorcios y otros organismos locales interesados en la vialidad.

7. La Rioja.

Las disposiciones de la Ley N.º 558 (T.O.) en lo que se refieren a la ayuda provincial a las municipalidades presentan características especiales que no se encuentran en las demás legislaciones provinciales. Merecen ser destacadas, no porque se estime que pueden haber dado resultados satisfactorios, máxime tratándose de

una provincia de escasa población y limitados recursos, sine por haber implantado en el orden comunal las mismas condiciones de acogimiento que la Ley N° 11.658 exige en el orden provincial.

Las municipalidades departamentales que deseen acogerse a la ayuda provincial, deberán sancionar una ordenanza que disponga:

- a) La creación de un organismo departamental encargado de la vialidad;
- b) La creación de un fondo de vialidad con recursos propios, entre los que se cuentan:
 - 1) El producido de la contribución de mejoras sobre la propiedad territorial beneficiada por la construcción de caminos consolidados provinciales;
 - 2) El producido de los impuestos creados o a crearse con destine a obras de vialidad;
 - 3) El producido de los impuestos a los rodados, carteles de propaganda y afiches que se fijen en los caminos;
- c) Establecer las garantías legales de libre tránsito; (Esta es una disposición redundante por cuanto aunque las municipalidades no se acogiesen a la Ley estarían igualmente obligadas a ello por así exigirlo la Ley Nacional de Vialidad);
- d) Imponer una contribución de mejoras sobre las propiedades territoriales beneficiadas por la construcción de los caminos provinciales.

8. Salta.

Las municipalidades que se acojan a la ayuda provincial deben preparar anualmente los planes de construcciones y mejoras de acuerdo con la Dirección de Vialidad (hoy Administración General de Obras Públicas), percibiendo del gobierno provincial hasta el 50% del costo de las obras (art. 3º, Ley Nº 652).

9. Santa Fe.

El Decreto Nº 9569, del 14 de marzo de 1945, dispone que del 20% del fondo de vialidad, una vez deducidos los sueldos del personal, gastos administrativos y sumas necesarias para el servicio de títulos, se destinará a un fondo de coparticipación provincial a las municipalidades, comisiones de fomento y consorcios camineros, la décima parte.

El Capítulo VI del citado decreto, que reglamenta la coparticipación, dispone que las municipalidades y comisiones de fomento deberán dictar una resolución que contenga especialmente:

- 1º La creación de un fondo con recursos propios no inferior al 10% de las entradas anuales;
- 2º La exención de patente a los vehículos destinados al servicio público de cargas o pasajeros con recorrido fijo que comprenda más de dos jurisdicciones comunales y sujeta al pago de patente provincial.

En las reglamentaciones que debe dictar la Administración Provincial de Vialidad sobre el procedimiento

a seguir para obtener la ayuda provincial, deberá establecerse, de acuerdo con lo estatuido por el mencionado decreto:

- a) Que las obras deben ejecutarse en caminos que tengan 20 metros de ancho como mínimo;
- b) Que el aporte municipal no sea inferior al 50% del costo de las obras; y
- c) Que si los trabajos no se inician dentro del año de aprobados, caducará la coparticipación acordada.

La Administración Provincial de Vialidad debe determinar, al aprobar un proyecto de obra, la conveniencia de que se efectúe bajo la administración de la municipalidad o bajo su propia administración.

10. Tucumán.

El artículo 9º, inciso h) de la Ley N° 1556, dispone que corresponde a la Dirección Provincial de Vialidad "Ejercer la superintendencia sobre las Comisiones de Higiene y Fomento en todo lo referente a la construcción y conservación de caminos, puentes, desagües y a la inversión de fondos que, con destino a vialidad, autorizan sus respectivos presupuestos".

Por su parte, el artículo 32 faculta al Poder Ejecutivo para celebrar convenios con las municipalidades para la pavimentación de caminos en zonas de jurisdicción comunal, así como de las condiciones y forma de pago de las sumas a cargo de aquéllas.

El artículo 6º de la Ley N° 1864 preceptúa que

la Dirección Provincial de Vialidad tendrá intervención en la gestión y celebración de dichos convenios.

II. CONSORCIOS CAMINEROS DE VECINOS

Se señalan a continuación las disposiciones de mayor interés, dictadas por algunas provincias que han reglamentado la constitución de consorcios camineros de vecinos.

1. Buenos Aires.

De conformidad con lo establecido por el art. 1º, inciso g) de la Ley N.º 4117, que autorizó al Poder Ejecutivo a formar consorcios camineros con autoridades comunales, comisiones vecinales y vecinos interesados para la construcción y reparación de caminos, se dictaron los decretos números 60, del 30 de mayo de 1934 y 683, del 18 de junio de ese año.

Los consorcios que se constituyan deberán tener como fin la realización de uno de los siguientes trabajos:

- a) Construcción de terraplenes y abovedamientos, con sus obras de desagües y accesorias completas;
- b) El mejoramiento económico de caminos de tierra y en casos especiales, la construcción de caminos de bajo costo;
- c) La conservación de los caminos y sus obras de arte.

Para poder constituirse en consorcio deberán reunirse los siguientes requisitos:

- 1º Que el número de integrantes no sea mayor de cinco;

- 2º Que se trate de personas de arraigo y responsabilidad;
- 3º Que se convengan para el mejoramiento del trecho de camino que les interese directamente.

El consorcio, una vez constituido, convendrá en el jefe de zona, la colaboración a prestar por el gobierno en dinero, materiales, equipos, etc.

Los componentes de cada consorcio especificarán en el acta de constitución el distrito, camino-tramo y longitud atendida por el consorcio, clase de las obras a realizar, cantidades y precios fijados, nombre del componente del consorcio designado representante y declaración jurada explícita del conocimiento de todas las obligaciones y derechos que acuerda la Reglamentación de Consorcios.

Son funciones de los consorcios (art. 4º del Decreto del 16.6.34):

- a) Solicitar a la zona caminera el equipo, herramientas y materiales que no puedan ser aportados por el consorcio;
- b) Recibir bajo recibo el equipo, herramientas y materiales que entregue la zona caminera;
- c) Contratar el personal obrero, animales, etc., que se necesiten;
- d) Recibir las sumas que se liquiden mensualmente en pago de los trabajos efectuados por el consorcio;
- e) Presentar los comprobantes de las inversiones de esas sumas y una liquidación firmada por el representante y otros dos componentes del consorcio;
- f) Las gestiones de ensanche, ampliación en codos, recti

ficaciones y permisos para extraer tierra de los propietarios linderos.

2. Córdoba.

La constitución y funcionamiento de los consorcios camineros en la Provincia de Córdoba, está reglamentada por el Decreto N.º 645 C., del 5 de agosto de 1943.

Pueden constituirse en consorcio los vecinos, municipalidades, etc., a cuyo efecto deberán celebrar una reunión general de la que levantarán acta firmada por los presentes, adoptar en ella el Estatuto de los Consorcios Camineros y remitir a la Dirección Provincial de Vialidad una solicitud de reconocimiento juntamente con el acta de creación y los Estatutos.

La Dirección Provincial de Vialidad concederá ayuda a los consorcios, consistente en préstamos de equipos, suministro de materiales, asesoramiento técnico, compensación en efectivo por obra hecha, fletes y transportes, etc.

Los consorcios tienen como función principal propender a la mejor vialidad en la zona donde actúan, por medio de la construcción, reparación, conservación y arbolado de los caminos, obras de arte y vigilancia para que se cumplan los reglamentos y disposiciones de tránsito y las gestiones que les encomiende la Dirección Provincial de Vialidad.

Cada consorcio será administrado por un presidente, un secretario, un tesorero y tres vocales, reneva

bles anualmente por la asamblea de integrantes.

3. Entre Ríos.

El artículo 4º, inciso k), de la Ley N° 2936, establece que corresponde a la Dirección Provincial de Vialidad "Fomentar los consorcios vecinales de caminos, controlar su funcionamiento administrativo; dirigirlos y asesorarlos técnicamente; someter a la aprobación del Poder Ejecutivo los subsidios a acordarse a los consorcios, en dinero, útiles, máquinas, etc., que no podrán ser menores que el aporte de los mismos".

4. San Juan.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6º, inciso i), de la Ley N° 831, el Poder Ejecutivo de San Juan dictó el Decreto-Acuerdo N° 185 OP., del 16 de junio de 1942, por el cual se reglamentó la creación y funcionamiento de los consorcios camineros.

Este reglamento es copia casi textual del de la Provincia de Buenos Aires aprobado por decreto del 18 de junio de 1934.

5. Santa Fe.

Las disposiciones relacionadas con la ayuda provincial a los consorcios vecinales están contenidas en el Capítulo VI del Decreto N° 9569, del 14 de marzo de 1945, juntamente con la separticipación a las municipalidades y comisiones de fomento, a que se hizo mención

al tratar este asunto.

Solo cabe agregar, una vez más, que la participación del consorcio no debe ser inferior al 50% del costo de la obra.

6. Tucumán.

Corresponde a la Dirección Provincial de Vialidad "Formar y fomentar consorcios vecinales de caminos, controlar su funcionamiento; dirigirlos y asesorarlos técnicamente y someter al Poder Ejecutivo un régimen de ayuda a los mismos en calidad de subsidio" (art. 10, inciso r, de la Ley N.º 1556).

De acuerdo a este precepto, el Poder Ejecutivo aprobó por decreto del 20 de enero de 1937, el reglamento de consorcios vecinales de caminos.

Dispone éste que las personas o establecimientos que deseen constituirse en consorcio lo harán por esta ante la Dirección Provincial de Vialidad, debiendo presentarse a tal efecto por lo menos tres vecinos.

La Dirección Provincial de Vialidad reconocerá el consorcio teniendo en cuenta:

- a) La suma que dentro del plan anual ha destinado a consorcios. A este efecto no podrá asignar una suma mayor que la que invierta el respectivo consorcio;
- b) Que las obras solicitadas se encuadren dentro de las disposiciones de los artículos 12 y 13 del Decreto Reglamentario de la Ley de Vialidad N.º 1556;
- c) La importancia de la contribución ofrecida en relación

al cálculo de estimación del costo de la obra.

El consorcio será reconocido por el Poder Ejecutivo a base de la copia del acta y resolución de la Dirección Provincial de Vialidad que hará llegar esta Repartición al Ministerio de Hacienda, Obras Públicas e Industrias.

Cada consorcio debe estar dirigido por un presidente, un tesorero y un vocal, pudiendo ampliarse con otro vocal más por cada 20 asociados.

Los subsidios son entregados por la Dirección Provincial de Vialidad, de preferencia en la siguiente forma :

- a) Cuando deban abonarse sueldos o jornales, una vez agotado el importe aportado por el consorcio, por intermedio de la Contaduría de la Dirección Provincial de Vialidad, la cual efectuará los pagos directamente al personal;
- b) Cuando se trate de provisión de materiales (no donados) por compra por la Dirección Provincial de Vialidad, mediante cotización de precios o licitación, según corresponda por la Ley de Contabilidad de la Provincia.

CAPITULO VIII

RESULTADOS PRACTICOS DE LA COPARTICIPACION FEDERAL

Sumario: 1.-Consideraciones generales. 2.-Buenos Aires. 3.-Catamarca. 4.-Córdoba. 5.-Corrientes. 6.-Entre Ríos. 7.-Jujuy. 8.-La Rioja. 9.-Mendoza. 10.-Salta. 11. San Juan. 12.-San Luis. 13.-Santa Fe. 14.-Santiago del Estero. 15.-Tucumán.

1. Consideraciones generales.

Si se analizan las cifras relacionadas con los fondos de coparticipación federal invertidos por las provincias en el acrecentamiento de su red caminera, complementaria de la red nacional, podrá observarse la importancia que ha tenido el régimen establecido por la Ley Nacional de Vialidad.

Como para la distribución de los fondos aludidos se toma en cuenta, entre otros índices, el presupuesto provincial efectivo destinado a vialidad correspondiente al ejercicio anterior, es de interés de las provincias aumentar sus recursos propios para así percibir mayor suma del gobierno federal. Se han señalado ya en capítulos anteriores las dificultades que tienen las mal llamadas "provincias pobres" para incrementar sus fondos de vialidad, pero, no obstante ello, los resultados obtenidos son en general ampliamente satisfactorios.

En el período 1933/1943 se concedieron créditos para inversión en obras de coparticipación federal a las provincias por un total de m\$n. 230 millones y se invertieron en el mismo período m\$n. 155 millones, representando esta última cifra el 25% de las inversiones totales efectuadas en el país con fondos nacionales de vialidad.

lidad.

Al 31 de diciembre de 1943 se había terminado la construcción de 30.774 kilómetros de caminos con fondos de coparticipación federal, de acuerdo al siguiente detalle:

Provincias	Pavim _{en} tados	Mejora- dos	Obras básicas	Total
	(Kms.)			
Buenos Aires	455	2	4.593	5.050
Catamarca	-	56	111	167
Corrientes	-	1	531	532
Córdoba	37	424	16.458	16.919
Entre Ríos	1	30	481	512
Jujuy	-	202	14	216
La Rioja	-	455	565	1.020
Mendoza	125	622	20	767
Salta	-	654	170	824
San Juan	-	577	-	577
San Luis	6	513	24	543
Santa Fe	38	-	572	610
Sgo. del Estero .	14	-	2.698	2.712
Tucumán	-	305	20	325
	676	3.841	26.257	30.774

Como puede observarse en el cuadro precedente, la mayoría de los fondos de coparticipación federal fué invertida en obras básicas (85% del total) y solo una fina parte en caminos pavimentados.

Para dar una idea de la importancia adquirida por el régimen de coparticipación federal, se efectúa a continuación una breve síntesis de los resultados prácticos obtenidos en cada una de las provincias y se da un detalle de los principales caminos construidos con fondos de coparticipación federal, según datos publicados

en las memorias de la Administración General de Vialidad Nacional.

2. Buenos Aires.

La Provincia de Buenos Aires percibió en concepto de coparticipación federal en el período comprendido entre los años 1933 y 1943 la suma de m\$n. 89.484.987 e invirtió en el mismo período m\$n. 65.749.779 sobre un total de proyectos aprobados por m\$n. 84.103.337, quedándole en consecuencia sin invertir, al 31 de diciembre de 1943 un saldo de m\$n. 18.353.558 sobre el total autorisada. En el mismo período cedió a la red nacional la suma de m\$n. 52.660.

Hasta el año 1943 se construyeron con fondos de coparticipación federal 455 kilómetros de caminos pavimentados, 2 kilómetros de mejorados y 4.593 con obras básicas, lo que representa un total de 5.050 kilómetros.

La Ley Provincial N° 4.540, del 29 de abril de 1937, autorisó al Poder Ejecutivo para convenir con la Dirección Nacional de Vialidad la financiación de un plan de pavimentación de 2.500 kilómetros de caminos como mínimo, cuyo pago se efectuaría mediante la emisión de títulos hasta por m\$n. 70.000.000, a un interés no superior al 5% y cancelables en el término de 10 años, debiendo invertirse por año la cantidad de m\$n. 7.000.000 como mínimo para la construcción de caminos de ayuda federal.

El 9 de agosto de 1937 la Provincia celebró un convenio con la Dirección Nacional de Vialidad tendiente

a dar cumplimiento al plan autorizado por la Ley N° 4540.

En dicho convenio se establecieron los caminos que habrían de pavimentarse, el tipo de pavimento y la inversión autorizada. El importe de los certificados mensuales de las obras sería abonado por la Provincia, previa aprobación de la Dirección Nacional de Vialidad. Esta repartición reintegraría su importe con la cuota anual de ayuda federal que le correspondiese a la Provincia.

El 5 de octubre de 1943 celebró otro convenio con la Administración General de Vialidad Nacional por el cual se constituyó un consorcio para abreviar el plazo de pavimentación de la ruta N° 5 (Capital Federal - Catriló) y del camino de coparticipación federal Campana San Nicolás, y para la pavimentación total de las rutas nacionales números 191 (San Pedro-Chacabuco), 200 (Capital Federal-Marcos Paz-Navarro) y 215 (La Plata-Monte), a cuyo efecto se establecieron los tramos que serían construidos por la Administración General de Vialidad Nacional y los que construiría la Provincia.

Se dispuso asimismo que el Consejo de Vialidad de la Provincia transferiría a la Nación las obras básicas en construcción del camino de coparticipación federal de Campana a San Nicolás para su pavimentación por la Administración General de Vialidad Nacional, el cual formarí a parte de la ruta N° 9.

Hasta el año 1943 se había dado término a la construcción de los siguientes caminos principales con fondos de coparticipación federal:

Obras principales	Suma invertida
Coronel Suárez-Ternquist. Obras básicas ..	108.118
Bolívar-25 de Mayo. Pavimentación	114.388
Bartolomé Mitre-Carmen de Areco. Obras bá- sicas y pavimentación	2.166.188
Ranallo-Bartolomé Mitre. Obras básicas ...	545.765
Brandsen-Ranchos. Obras básicas	639.457
Chivilcoy-25 de Mayo. Obras básicas	1.008.211
La Plata-Costa Sud. Pavimentación	1.200.837
José C. Paz-General Rodríguez. Obras básic- as.	108.321
Miramar-Mar del Plata. Pavimentación	518.609
Alto nivel sobre vías F.C.O. en Luján, ru- tas 5 y 7	457.658
Monte a General Belgrano. Obras básicas ...	212.447
Delores-Mar del Plata. 2º y 3er tramos. Pa- vimentación	4.250.000 (1)
Luján-Mercedes. Pavimentación	819.859 (1)
Cintura a la Capital Federal. Pavimentación	231.918
Ranallo-Fuerte Ranallo. Pavimentación	274.422
Mar del Plata al Puerto y Parque Camet. Pa- vimentación	291.240
Punta Lara-Quilmes. Macadam	150.435
Libertad-Pantevedra. Pavimentación	233.779
Cintura a La Plata. Pavimentación	654.921
Berisso-La Balandra. Pavimentación	373.161
Centenario a Touring Club. Pavimentación .	567.751
Verónica-Base Aeronaval. Mejorado	279.095
Costanero Lago Epecuén. Macadam	106.467

(1)-Forman parte de la red nacional.

San Vicente-Espalme San Vicente. Macadam .	121.471
La Plata-Brandson. Macadam	499.692
Baradero-San Pedro. Tierra	821.491(1)
Baradero-Río Tala. Tierra	435.152(1)
Moreno-San Miguel. Tierra	342.165
Pila -Luzama. Tierra	344.159
Azul-Tapalqué y Ramal de Km. 29,7 a Esta- ción Ariel. Tierra	225.896

Al 31 de diciembre de 1943, no se habían termi-
nado aún las principales obras que se detallan:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
Necochea-Juárez. Pavimentación ..	5.087.660	5.059.698
Ranallo-Bartolomé Mitre. Pavimen- tación	1.601.999	1.525.777
Juárez-Tandil. Obras básicas y pa- vimentación	2.161.026	1.066.786
Tapalqué-Saladillo. Corrección de suelo	1.496.855	1.414.152
Chivilcoy-25 de Mayo. Pavimentación	1.612.922	1.482.594
Las Armas-General Madariaga. Obras básicas y pavimentación	2.214.068	1.717.290
Carmen de Areco-Chivilcoy. Pavimen- tación	1.541.028	1.406.443
San Nicolás-Campana. 2º tramo. O. básicas	459.932	438.440(1)
Atucha-Campana. 4º tramo. Obras bá- sicas	1.792.560	1.197.191(1)
Mar del Plata-Necochea. Pavimenta- ción	3.312.191	3.038.561

(1)-Cedidos a la red nacional (Convenio del 5.10.1943).
Nota. Los datos consignados comprenden solo los fondos de
coparticipación federal, excluidos los recursos propios.



PROVINCIA DE SANTA FE

PROVINCIA DE CORDOBA

PROVINCIA DE ENTRE RIOS





CAPITAL FEDERAL

LA PLATA

GOBERNACION DE LA PAMPA

PROVINCIA
DE
BUENOS AIRES

RED CAMINERA
-Año 1943-

- Red Nacional 
- Red Provincial 
- Tránsito permanente 
- Tierra con mejoras 

6.

3. Catamarca.

Se construyeron en la Provincia de Catamarca hasta el 31 de diciembre de 1943, con fondos de repartición federal, 167 kilómetros de caminos, de los que 56 son mejorados y el resto con obras básicas.

En el período 1933/1943 se asignaron a la Provincia para la realización de dichas obras m\$n. 3.290.000 de los que se invirtieron al 31 de diciembre de 1943 m\$n. 2.295.446, sobre proyectos aprobados por m\$n. 4.050.515. En el mismo período la Provincia cedió a la red nacional m\$n. 693.367. De ese importe correspondieron al fondo mávil de 1940 a 1942 m\$n. 357.479.

En el año 1934 la Provincia de Catamarca celebró un convenio con la Dirección Nacional de Vialidad por el cual se fijaron las redes nacional y provincial y se encomendó a este organismo nacional la construcción de los caminos provinciales de Catamarca hasta empalmar con la ruta nacional N° 157 y de Andalgalá hasta la ruta nacional N° 40 y el mejoramiento de los caminos que constituyen la red provincial primaria que en el mismo convenio se detalla. Para el cumplimiento de este convenio la Provincia cedió a la Dirección Nacional de Vialidad los fondos de ayuda federal que le correspondiesen.

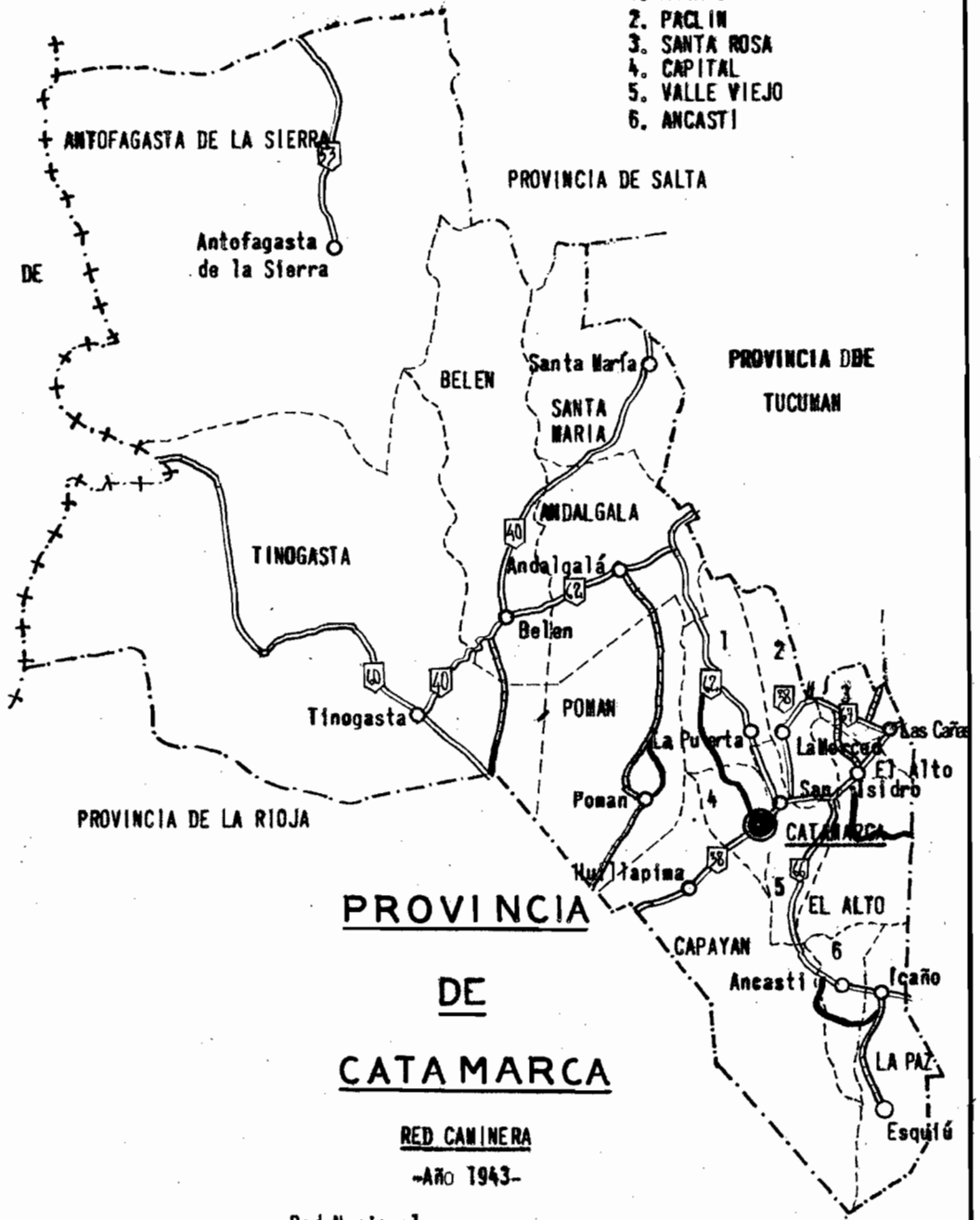
Los principales caminos construidos con dichos fondos son el de Catamarca a Casa de Piedra, proyectado en m\$n. 109.148, de los que se habían invertido hasta 1943 m\$n. 107.509 y el de Andalgalá a Empalme ruta 40, presupuestado en m\$n. 1.621.746 e invertidos a la misma fecha m\$n. 884.431.

1. AMBATO
2. PAULIN
3. SANTA ROSA
4. CAPITAL
5. VALLE VIEJO
6. ANCASTI

REPUBLICA DE
CHILE

PROVINCIA DE SALTA

PROVINCIA DE
TUCUMAN

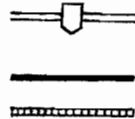


**PROVINCIA
DE
CATA MARCA**

RED CAMINERA
-AÑO 1943-

Red Nacional
Red Provincial

Tránsito permanente
Tierra con mejoras



[Handwritten signature]

4. Córdoba.

En el período 1933/43 se terminaron en la Provincia de Córdoba 37 kilómetros de caminos pavimentados, 424 de mejorados y 16.458 con obras básicas, aplicándose a tal fin fondos de coparticipación federal.

Correspondieron a la Provincia por este concepto créditos por m\$n. 32.737.759, de los cuales se invirtieron en el período mencionado m\$n. 23.225.105 en cumplimiento de proyectos aprobados por m\$n. 28.954.260

Como podrá observarse de las cifras arriba expuestas, la Provincia ha invertido la mayoría de los fondos en la construcción de obras básicas.

Los principales caminos que al 31 de diciembre de 1943 habían sido terminados, o agotadas las partidas correspondientes son:

Obras principales	Suma invertida
Sete-Molinari. Tierra	389.414
Villa Dolores-Mina Clavero. Afirmado	189.253
San Francisco-Quebracho Herrado	112.116
Capital-Río Cuarto	527.657
Petrero Tutser-San Clemente. Obras básicas..	110.066
San Marcos Sierra-Capilla del Monte	445.756
Río Ceballos-Ascechinga	148.298
Vado Río Nene-Quebrada Los Pozos	507.657
Río I. ^o -Obispo Trejo, por Santa Rosa.Mejorado	160.252
Marcos Juárez-Arias, por Cerral de Bustos ,.	226.383

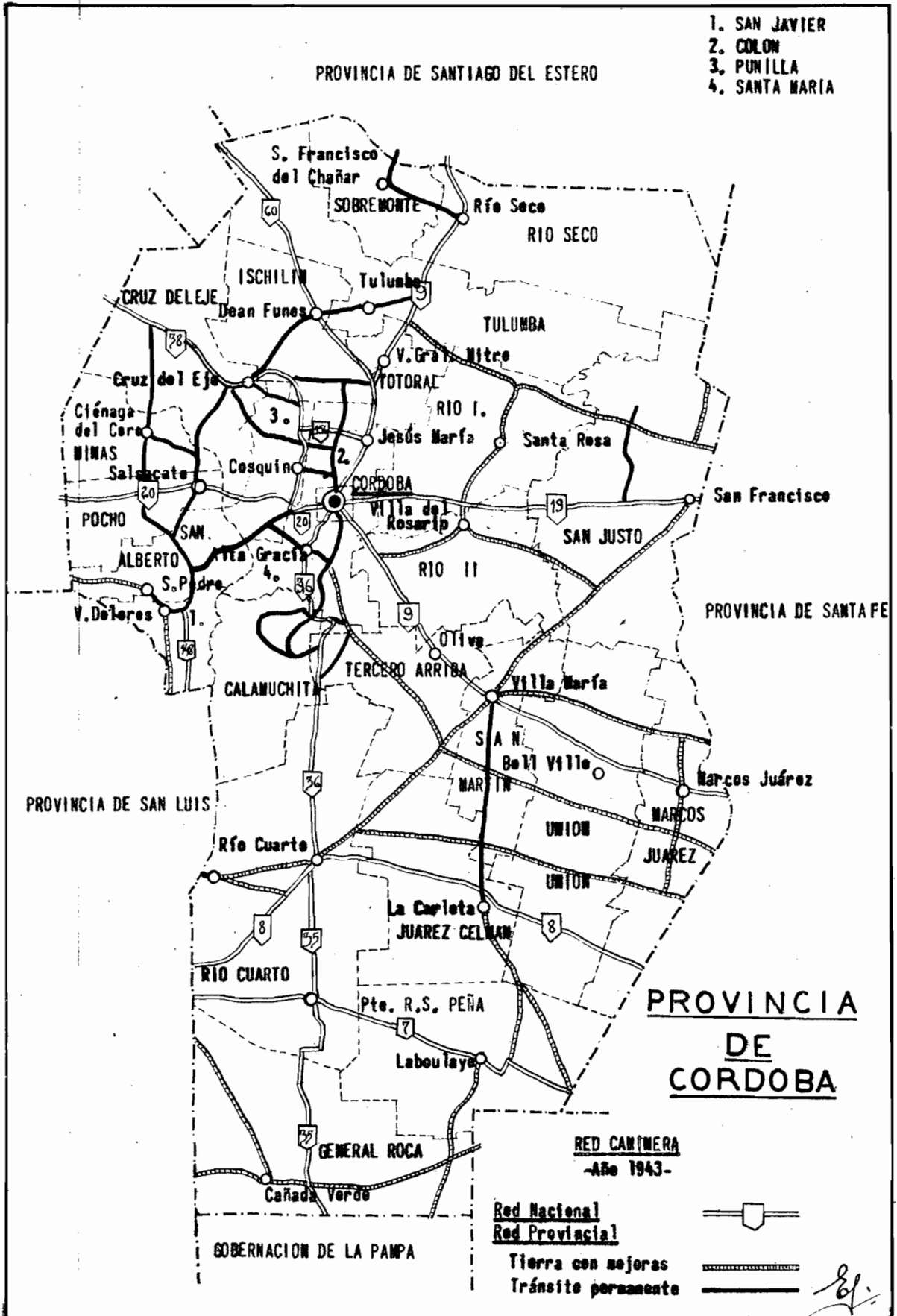
Calera-Dique San Roque	116.491
Córdoba-Jesús María. Macadam	716.157
Alta Gracia-Anizacoste. Asfalto	86.942
Unquillo-Río Ceballos	167.733
Calamuchita-San Javier, acceso a Yacante	291.995
Santa Eufemia-Pedro E. Funes	303.419
Santa Victoria-Santa Eufemia	532.105
Río Cuarto-Piedras Blancas	151.871
Villa María, acceso a la Fábrica Militar. Macadam	88.861
Río Cuarto-General Cabrera. Obras básicas ...	243.654
Río Cuarto-Camino de acceso. Mejorado	99.944
Bell Ville-Cintura enlace Rutas 18, 9, 126 y 7	96.750

A la misma fecha se hallaban en construcción los caminos más importantes que se detallan:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
Villa María-Laboulaye. Pavimentación y mejorado	1.083.776	1.053.428
Doñ Funes-San Francisco del Chañar.	623.634	535.860
Ansonia-La Laguna	425.837	422.769
San Pedro-Chancani	373.740	348.840
La Laguna-Etruria	444.715	438.290
Etruria-Santa Victoria	491.155	484.228
Pedro E. Funes-Barreto	554.770	534.577
Mesa de Mariane-Límite Depto. de Pocho	303.479	284.524
Pilar-Villa del Rosario	327.723	293.016
Nene-Mina Clavero	370.043	231.581

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

1. SAN JAVIER
2. COLON
3. PUNILLA
4. SANTA MARIA

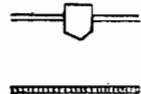


PROVINCIA DE CORDOBA

RED CAMINERA
-Año 1943-

Red Nacional
Red Provincial

Tierra con mejoras
Tránsito permanente



[Handwritten signature]

5. Corrientes.

Correspondieron a la Provincia de Corrientes en el período 1933/43 créditos de coparticipación federal por m\$ñ. 6.740.535, de los cuales invirtió la suma de pesos 3.120.868, sobre obras presupuestadas en m\$ñ. 5.230.458. Se dedujeron de la parte que de acuerdo con la Ley Nacional de Vialidad correspondía a la Provincia, por créditos máximos aducos, la cantidad de m\$ñ. 1.260.012.

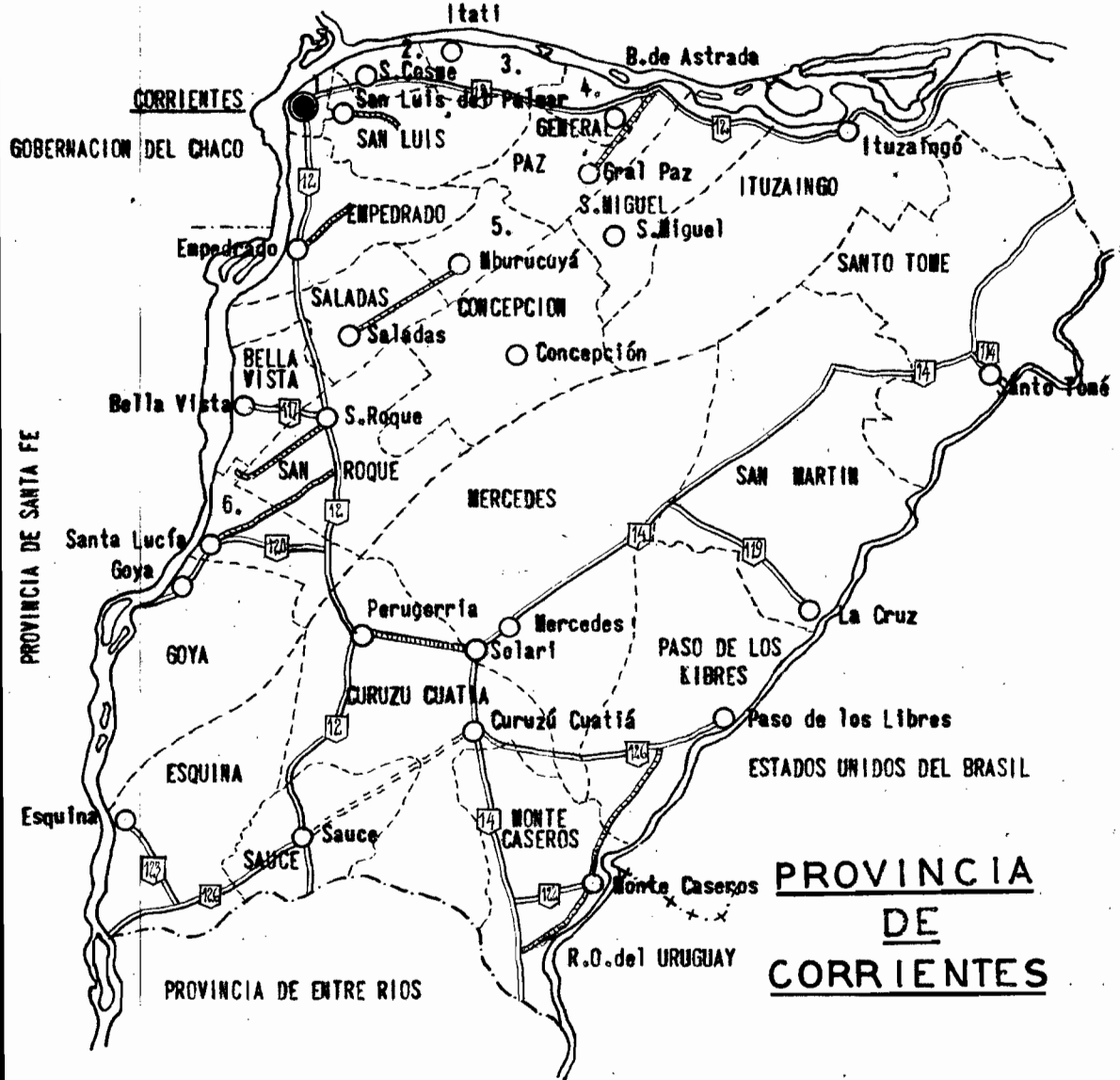
En el período considerado se construyeron con dichos fondos 531 Kms. de caminos con obras básicas y solamente 1 Km. mejorado, no habiéndose realizado obras de pavimentación. Los principales caminos construídos son:

Obras principales	Suma invertida
Bella Vista-Mantilla. Tierra	42.726
Santa Lucía-Bella Vista. Obras básicas	50.495
Solari-Peruggorria. Obras básicas	205.576
Saladas-Mburucuyá. Tierra	113.736
Puente Mercedes-Paso de los Libres	228.916
San Luis - Itá-Ibaté	51.540
Itá-Ibaté - General Paz. Obras básicas	41.354
Vallejos-Paso Florentín	48.026

Al 31 de diciembre de 1943 se hallaban en construcción, entre otros, los siguientes caminos: Bella Vista a San Lorenzo (m\$ñ. 206.934), Salachos a Santa Lucía (m\$ñ. 273.736), Corrientes a Av. Maipú (m\$ñ. 516.340), Colonia Santa Rosa a San Miguel (m\$ñ. 344.562), Santa Rosa a Concepción (m\$ñ. 192.778), Mburucuyá a General Paz (m\$ñ. 345.724) y Mburucuyá a P. Descalzo (m\$ñ. 375.925).

1. CAPITAL
2. SAN COSME
3. ITATI
4. BERON DE ASTRADA
5. MBURUCUYA
6. SANTA LUCIA

REPUBLICA DEL PARAGUAY

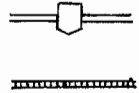


PROVINCIA DE CORRIENTES

RED CAMINERA
-Año 1943-

Red Nacional
Red Provincial

Tierra con mejoras



[Handwritten signature]

6. Entre Ríos.

Se asignaron a esta Provincia hasta el año 1943 m\$n. 14.359.901, de los cuales invirtió en obras la suma de m\$n. 10.963.589, en cumplimiento de planes aprobados por m\$n. 12.652.351.

De los importes que según la Ley Nacional de Validad le correspondían, se dedujo la cantidad de m\$n. 52.088 por créditos máximos y ceducos.

Hasta el año 1943 se terminaron con fondos de e participación federal 1 kilómetro de caminos pavimentados, 30 de mejorados y 481 con obras básicas.

La Provincia cedió a la red nacional la suma de m\$n. 372.309.

Al 31 de diciembre de 1943 se habían terminado los siguientes caminos:

Obras principales	Suma invertida
Paraná-Villaguay, por María Grande. Tramo a María Grande	45.930
Concordia-Federal. Tramo Egipto de Concordia a Paso Duraznal	140.342
Puente Federal a La Paz, por Berrinchin ...	189.742
Paraná-Diamante	168.731
San Salvador-Concordia	142.216
Puente sobre el arroyo Antonio Tomás, en el camino Paraná-La Paz	99.612
Puente sobre el arroyo La Ensenada, en Paso Barrancas Blancas	130.380
Concordia-Villa Federal	247.441
Chajarí-V. del Rosario	74.433

Colonia La Argentina-Federación	88.025
Puentes sobre los arroyos Tatuá y El Mocho, en el camino Chajarí-Fronteras	224.692
Feliciano-Chajarí	165.217
La Paz-Gualeguaychú (hasta Km. 61)	555.368
Paraná-Villaguay	447.936
Paraná-Hernandarias-Exp. Burges	97.979
Domínguez-Villa Clara	126.589
La Paz-Km. 101	141.799
La Paz-Federal	120.869
Mansilla-Galarza	197.445
Ramírez-Diamante. Acceso empalme.	121.948
Gualeguay-Cuatro Manos-Arroyo Glé	109.445

A la misma fecha se hallaban en ejecución, entre otras, las siguientes obras:

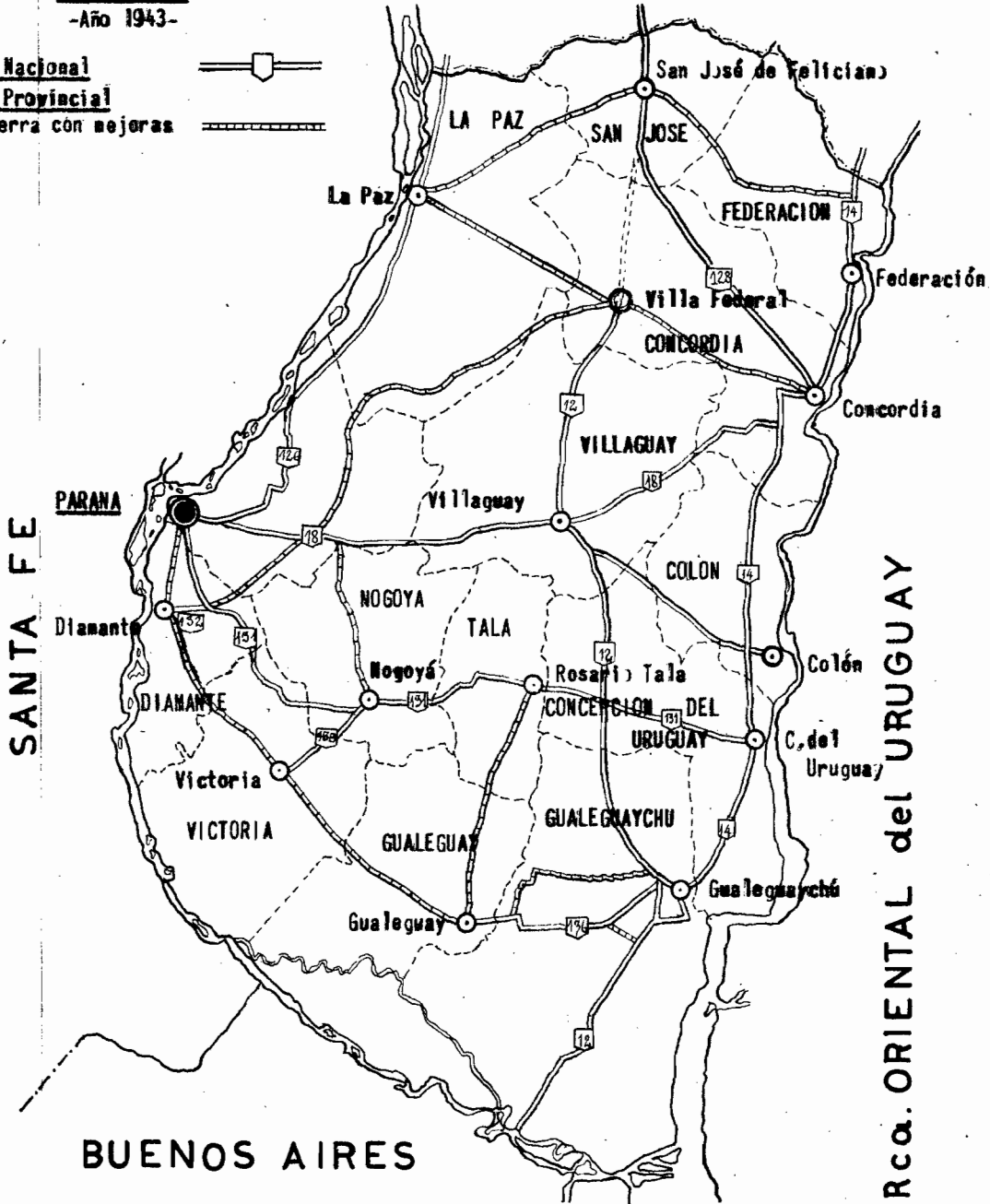
Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
Federmar-General Campos	118.546	114.145
Diamante-Ramírez	187.165	178.984
Puente sobre el arroyo Feliciano..	842.935	705.757
Puente sobre el arroyo Tigre, en el camino La Paz-Feliciano	554.765	487.649
Nogoyá-Gualeguay	688.337	302.393
Rosario Tala-Altamirano	206.451	177.441
Puente sobre el arroyo Federal Gran de	83.917	64.256
Paranacito-Est. Helt	79.021	11.764
Puerto Constanza-Est. Ibicuy-Arroyo Bravo	78.181	78.181

PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

RED CAMINERA
-Año 1943-

Red Nacional 
Red Provincial 
Tierra con mejoras 

CORRIENTES



Rca. ORIENTAL del URUGUAY

BUENOS AIRES

7. Jujuy.

Correspondieron hasta el año 1943 a la Provincia de Jujuy créditos de coparticipación federal por m\$n. 3.274.538, una vez deducida la suma de m\$n. 868.620 que la Provincia cedió a la red nacional. Hasta dicho año invirtió la suma de m\$n. 1.406.987, sobre proyectos aprobados por m\$n. 2.452.066.

Bajo este régimen fueron construídos hasta el citado año 216 kilómetros de caminos, de los cuales 202 eran mejorados y los 14 restantes con obras básicas.

Al 31 de diciembre de 1943 se habían terminado las siguientes obras principales:

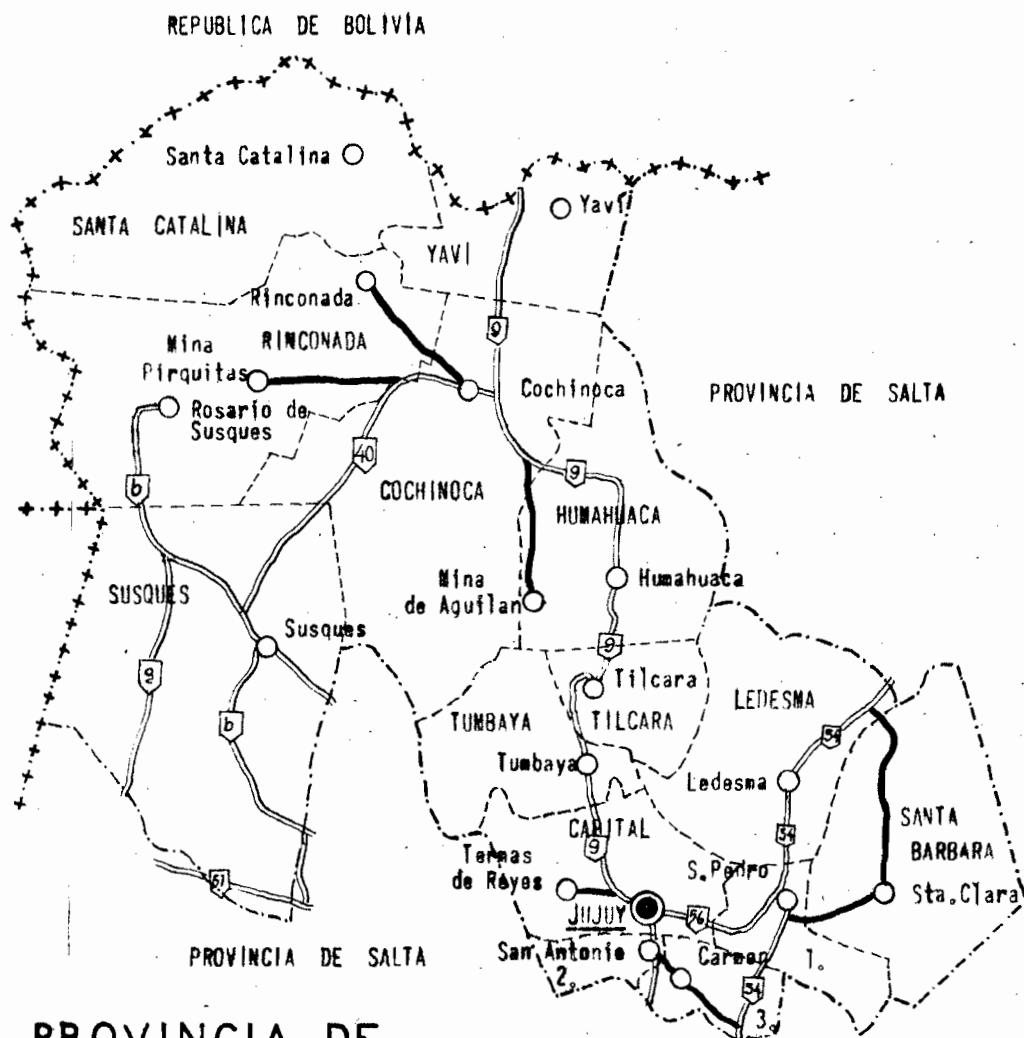
Obras principales	Suma invertida
Jujuy a Yuto. Barriado	324.947
Ledesma-P. Blancas-Yuchan. Barriado	44.565
San Juancito-Santa Rita. Barriado	39.837

y se hallaban en construcción las siguientes obras:

Obras	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
Laguna La Brea-Puente San Francisco	398.984	266.626
Puente sobre el Río San Francisco, frente a Gaimancito	396.077	377.389

Además se hallaba prevista la construcción del camino de Esquina de Guyaya a Puente sobre el río Guerrero, presupuestado en m\$n. 434.014, aún no iniciada.

- 1. SAN PEDRO
- 2. SAN ANTONIO
- 3. EL CARMEN



PROVINCIA DE JUUJUY

RED CAMINERA
-1943-

- Red Nacional
- Red Provincial
- Tránsito permanente

8. La Rioja.

La Provincia de La Rioja percibió en concepto de coparticipación federal en el período 1933/43 créditos por un valor total de m\$n. 3.769.892, de los cuales invirtió en el mismo período m\$n. 2.574.756, sobre un conjunto de obras proyectadas en m\$n. 2.864.489.

A esa última fecha se habían construido y terminado con fondos de coparticipación federal 1020 kilómetros de caminos, de los cuales 455 corresponden a mejorados y los 565 restantes a obras básicas.

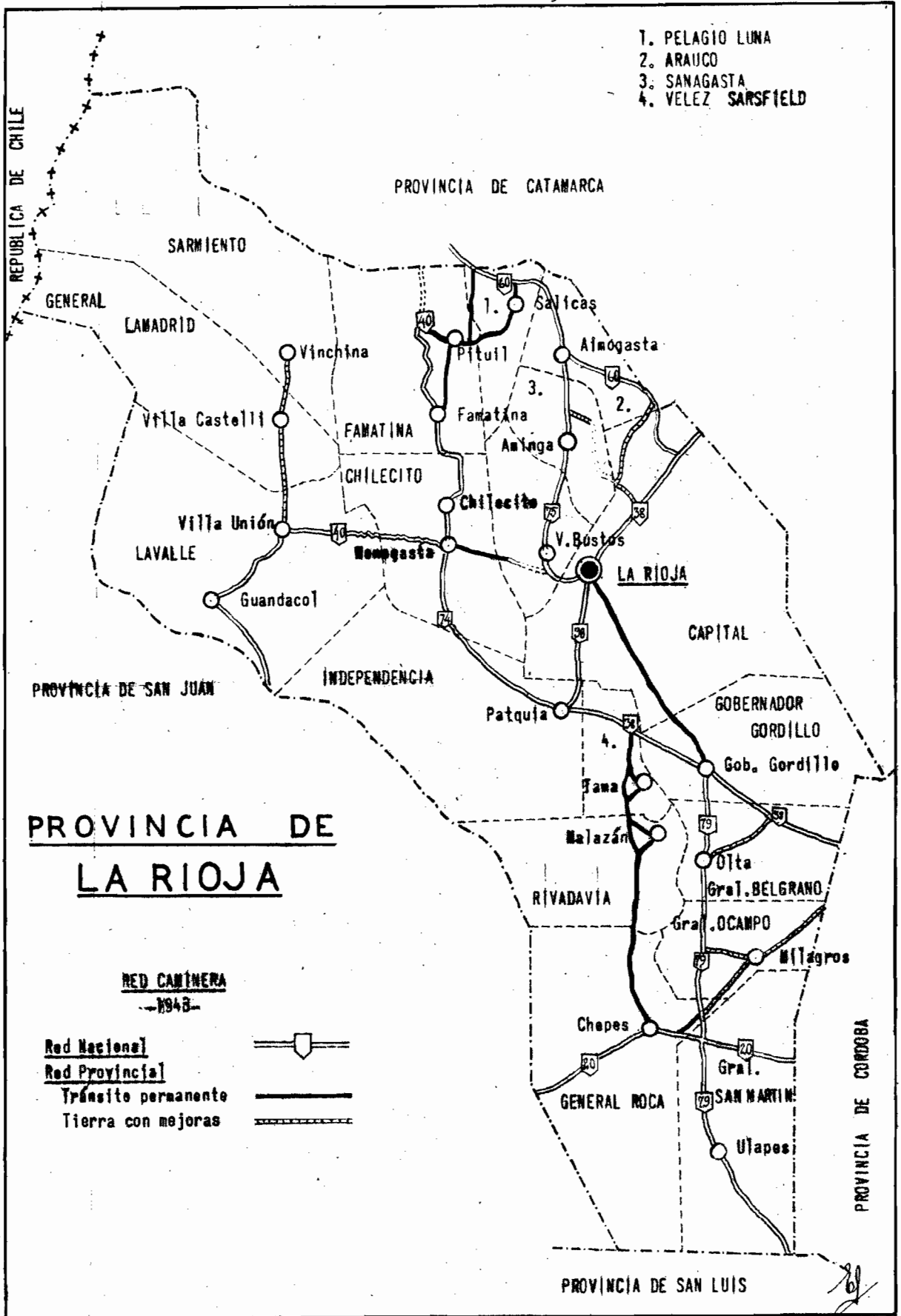
Se realizaron durante el período considerado las siguientes obras principales:

Obras principales	Sumas invertidas
Chilecito-Guachín	117.605
Punta de los Llanos-Chepes. Mejorado	144.227
Pto. Alegre-Los Palacios de Pangancillo y Fase de San Isidro. Mejorado.	65.592
Gobernador Gordillo-Santa Lucía. Mejorado.	53.640
Calchín-Chilecito. Mejorado.	58.157
Malasán-Soles. Mejorado	116.516
Soles-Nacate. Mejorado	77.844
Henegasta-Quebrada de Capayán	59.034

y se hallaban en construcción, entre otros:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
Patquía-San Ramón	143.337	88.710
Bazán-Amegasta	127.263	157.594
Patquía-Límite con San Juan	150.057	119.300

1. PELAGIO LUNA
2. ARAUCO
3. SANAGASTA
4. VELEZ SANSFIELD



PROVINCIA DE LA RIOJA

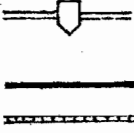
RED CAMINERA
-1943-

Red Nacional

Red Provincial

Tránsito permanente

Tierra con mejoras



PROVINCIA DE SAN LUIS

PROVINCIA DE CORDOBA

9. Mendoza.

La Provincia de Mendoza construyó hasta 1943, bajo el régimen de coparticipación federal, 125 kilómetros de caminos pavimentados, 622 de mejorados y 20 con obras básicas.

Le fueron asignados desde 1933 hasta 1943 m\$n. 17.333.988 y cedió a la red nacional m\$n. 1.740.472 y para conservación m\$n. 160.000. De los créditos asignados se invirtieron m\$n. 14.755.555 en la realización parcial de obras presupuestadas en m\$n. 19.452.292.

El 26 de mayo de 1943 celebró un convenio con la Administración General de Vialidad Nacional por el que se dispuso la forma de construcción del acceso de la ruta 7 hasta la ciudad de Mendoza.

En las obras a realizarse según este convenio, estimadas en m\$n. 3.196.937, se aplicarían fondos de la red nacional por m\$n. 1.377.687 y m\$n. 445.000 de la suma que por coparticipación federal le correspondería a la Provincia. Esta por su parte se obligó a invertir del fondo provincial m\$n. 64.250 y a correr con los gastos que demandarían las expropiaciones, calculados en alrededor de m\$n. 1.300.000.

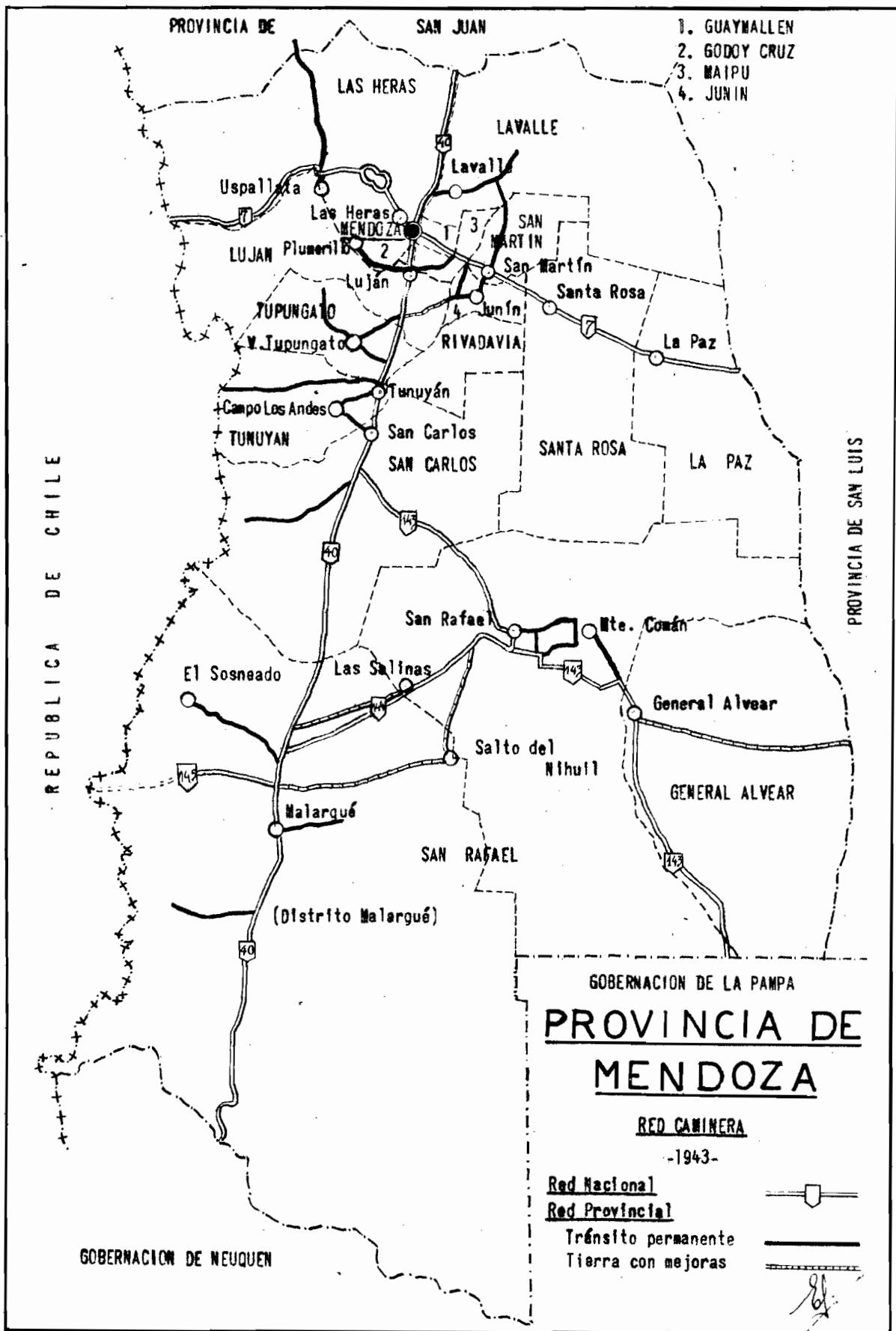
Al 31 de diciembre de 1943 se había terminado la construcción de las siguientes obras principales:

Obras principales	Sumas invertidas
Codoy Cruz-Blanco Encalada	382.650
Mendoza-El Resguardo. Mejorado	195.160

La Pega-Lavalle-Ruta 1	496.917
Tunuyán-Vista Flores	525.541
Puente sobre el río Cipelletti	385.736
Boulogne Sur Mer-General Uriburu	64.085
Cuadro Nacional-Salto de las Rosas.	166.620
Malargüe-Neuquén (Tramo Malargüe-Barbas Blancas). Enripiado	259.746
Redeo de la Cruz-Maipú. Hormigón armado ...	346.144
Tunuyán-Tapungato	307.920
Calle San Martín-Carril Nacional. San Rafael	286.146
Los Molles y Peralito. Acceso.	160.340
Mendoza-La Pega. Hormigón armado	315.882
Rivadavia-El Mirador. Enripiado	154.712
Puente sobre el río Diamante	542.065

A la misma fecha se hallaban en construcción las siguientes obras más importantes.

Principales obras	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1945
Cachuta-Potreriillo	317.270	315.495
Puente Sanjón-San Martín-Lase	850.603	847.905
Ugarteche-Tapungato	402.952	279.376
Mendoza-Rodeo de la Cruz	660.117	355.380
Monte Comán-Real del Padre	438.378	378.103
Cerro La Gloria-Las Heras	176.192	127.370
Dique Medrane-Palmira	259.421	799.319
Colonia Alvear-V. Brown	575.617	159.018
Maipú-Puente Barracas	564.960	224.748
Vista Flores-Campo Los Andes	127.122	125.449



10. Salta.

Se asignaron a esta Provincia en los años 1933 a 1943 m\$n. 6.185.664, en concepto de coparticipación federal, de los cuales invirtió m\$n. 4.555.923 en obras presupuestadas en m\$n. 6.855.931.

De la suma que de acuerdo a las prescripciones de la Ley N° 11.658 correspondían a la Provincia se dedujo la cantidad de m\$n. 95.702 por créditos máximos y caducados.

Se construyeron con estos fondos 654 kilómetros de caminos mejorados y 170 con obras básicas, de los cuales cabe mencionar los siguientes:

Obras principales	Suma invertida
Salta-La Peña. Mejoras	658.548
Salta-San Lorenzo	288.591
Río del Valle-Rivadavia	85.555
Ceibalito-Anta	86.761
Cafayate-San Carlos. Enripiado	156.611
Salta-Los Yacones. Mejorado	103.586

A la misma fecha se hallaban en construcción entre otros, los siguientes caminos principales:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1945
Salta-Juramento, per Los Ñoques ...	166.720	120.299
El Mansano-La Escalera	202.489	141.251
Pichinal-Orán. Bajo costo	522.115	476.176

PROVINCIA DE

SALTA

RED CAMINERA

-Año 1943-

Red Nacional



Red Provincial

Tránsito permanente



e

Rca. de BOLIVIA

Rca. de
CHILE

FORMOSA

RIVADAVIA

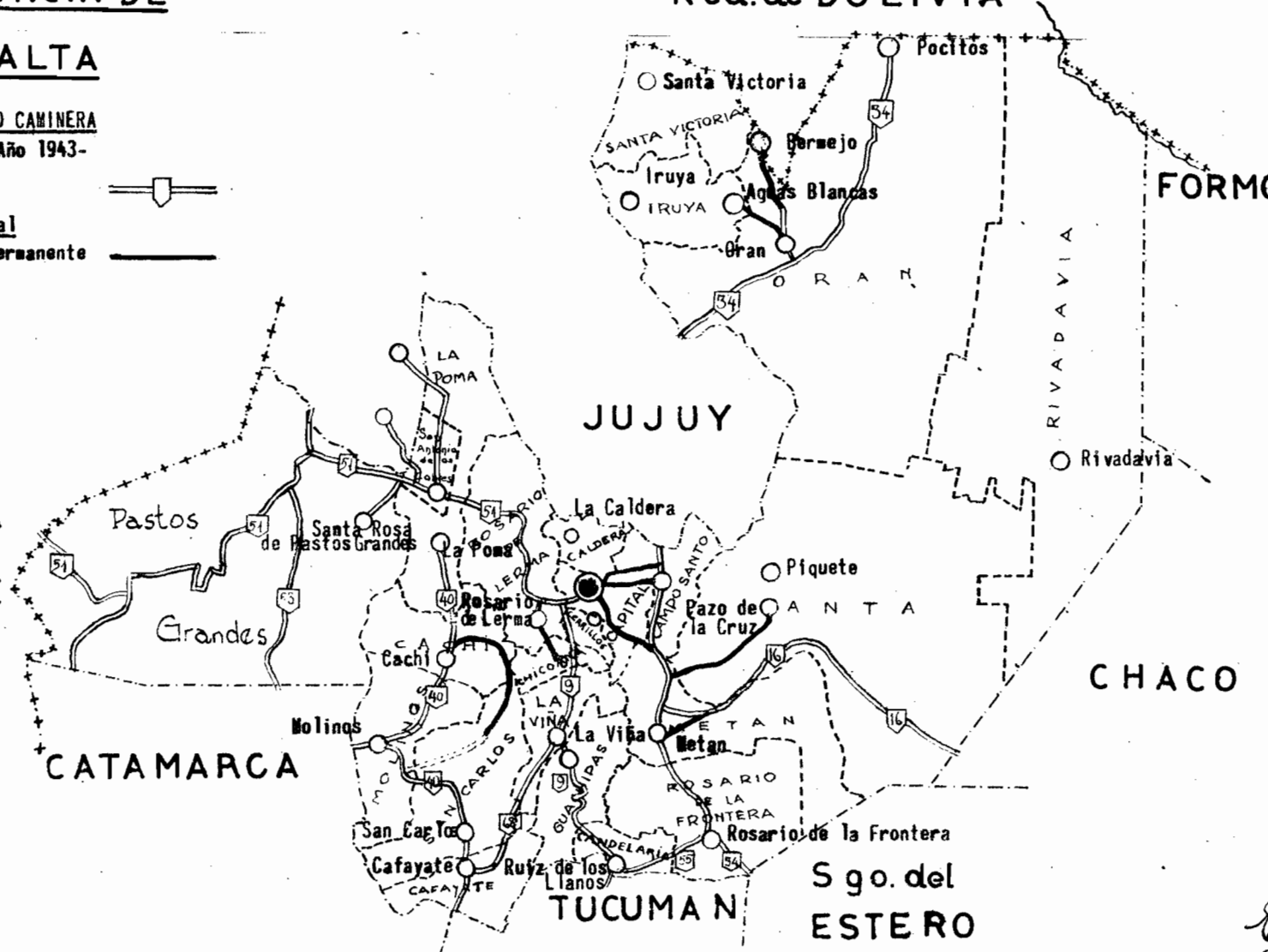
JUJUY

CHACO

CATAMARCA

TUCUMAN

S go. del
ESTERO



11. San Juan.

Correspondieron a la Provincia de San Juan hasta el año 1943, una vez deducida la suma de m\$n. 250.000 cedida a la red nacional, m\$n. 6.642.718 para ser invertidos en obras de coparticipación federal.

De este importe se aplicó la cantidad de m\$n. 5.041.713 en obras cuyos proyectos aprobados totalizaron m\$n. 7.529.464.

Los fondos fueron destinados exclusivamente a la construcción de 577 kilómetros de caminos mejorados, cuya terminación se había efectuado al 31 de diciembre de 1943. Entre ellos se cuentan:

Obras principales	Suma invertida
San Isidro-Villa Huaco	93.345
El Bosque-Ruta 46	99.535
Casuarina-Cochagual	345.930
Marayes-Valle Fértil	180.765
Nuevo de Julio-Pocito	145.423
Calle San Miguel (Desamparados) a Calle X (Pocitos)	103.411

y además a los caminos que aún a dicha fecha se hallaban en construcción, entre los que cabe mencionar:

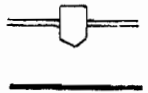
Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
San Juan-San Luis	224.534	204.080
Talacasto-Iglesias	154.529	152.922
Av. Leandro Alem-Santa Lucía	498.229	177.689
Redco-Angualasto	113.720	113.356

1. CHIMBAS
2. ZONDA
3. SANTA LUCIA
4. SAN MARTIN
5. NUEVE DE JULIO
6. RAWSON
7. CAPITAL

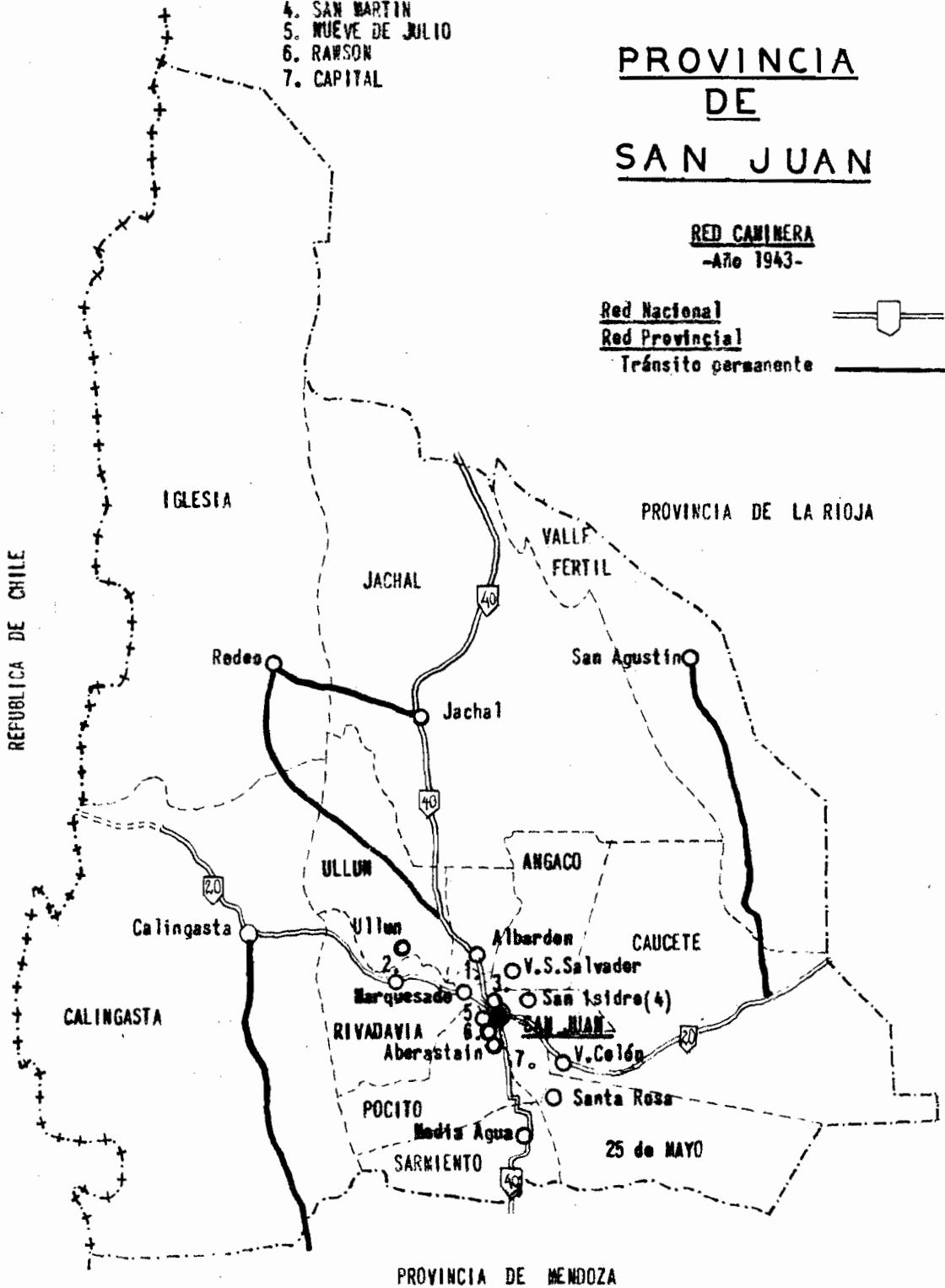
PROVINCIA DE SAN JUAN

RED CAMINERA
-Año 1943-

Red Nacional
Red Provincial
Tránsito permanente



REPUBLICA DE CHILE



PROVINCIA DE MENDOZA

[Handwritten signature]

12. San Luis.

Correspondieron a la Provincia de San Luis, en el período 1933/43, fondos de coparticipación federal por m\$n. 4.390.651, de los cuales invirtió en el mismo período m\$n. 3.514.212 en la construcción de obras cuyos proyectos aprobados alcanzaron a m\$n. 4.090.919. La Provincia cedió a la red nacional m\$n. 297.586.

Al 31 de diciembre de 1943 se habían terminado 543 kilómetros de caminos: 6 kilómetros pavimentados, 513 mejorados y 24 con obras básicas.

Los caminos más importantes terminados a esa fecha son:

Obras Principales	Suma invertida
Gerre Largo-Carolina	244.436
Canalejas-Casimiro Gómez	159.148
Genearón-San Martín	138.286
La Aguada-Manantiales	101.856
Piedra Blanca al Sud	454.550
Cherrillos-San Roque	176.157

Se hallaban en construcción en 1943 los caminos principales que se enumeran:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
San Luis-La Toma-Voleán	397.511	327.748
Las Araditas-San Antonio	197.552	195.238
San Jerónimo-San Luis	125.759	96.539

PROVINCIA DE SAN JUAN

PROVINCIA DE LA RIOJA

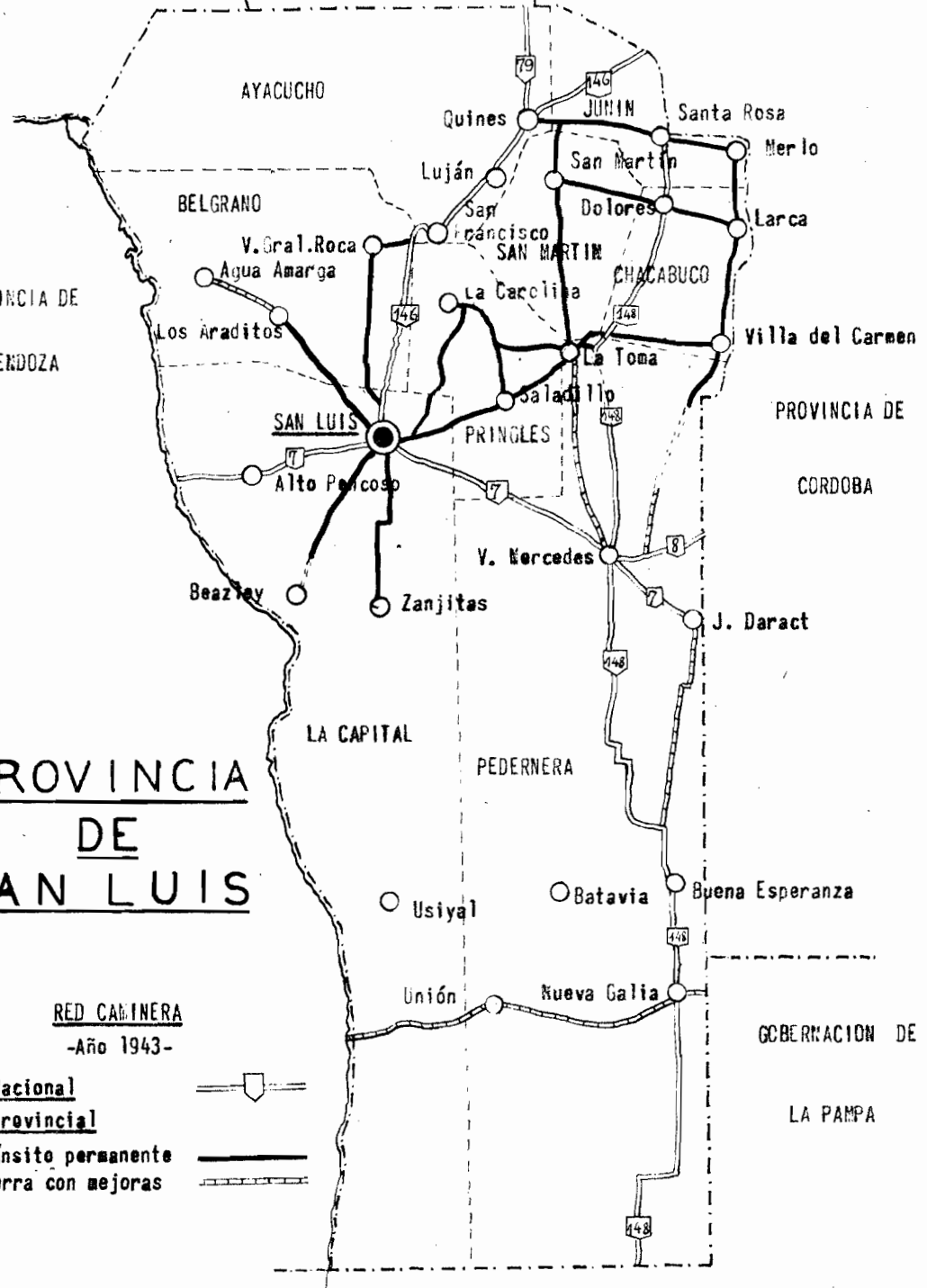
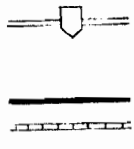
PROVINCIA DE MENDOZA

PROVINCIA DE SAN LUIS

RED CAMINERA
-Año 1943-

Red Nacional
Red Provincial

Tránsito permanente
Tierra con mejoras



13. Santa Fe.

En agosto de 1933 la Legislatura de la Provincia de Santa Fe sancionó la Ley N.º 2.345, por la cual se autorizó al Poder Ejecutivo para ceder a la Dirección Nacional de Vialidad los fondos de ayuda federal que le correspondiesen en los años 1933 y 1934 para la construcción de los caminos de Rosario a Santa Fe (tramos de Masciel al Norte de Manje y Desvío Arijón a Arocena), de Rosario a Cañada de Gómez, de Rosario a Villa Constitución (tramo de Arroyo Seco a Rosario) y de Santa Fe a Rafaela, que se cedieron a la red nacional.

Al mes siguiente la Legislatura sancionó la Ley N.º 2347, por la cual se autorizó al Poder Ejecutivo a venir con la Dirección Nacional de Vialidad la aplicación de los fondos de ayuda federal correspondientes al año 1935 en la ejecución del camino pavimentado Santa Fe-Angélica San Francisco, del Santa Fe-Esperanza-Rafaela al límite con Córdoba, del Rosario-Cañada de Gómez y del Rosario-Rufino.

De acuerdo con las prescripciones de estas leyes, el 5 de octubre de ese año se celebró el convenio correspondiente entre el Ministro de Hacienda y Obras Públicas de la Provincia y el Presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, por el cual se fijaron las redes nacional y provincial en la Provincia y se estableció que ésta cedía a la Dirección Nacional de Vialidad, de los fondos de ayuda federal correspondientes a los años 1933 a 1935, hasta la cantidad de m.n. 2.500.000 para la termi-

nación del camino pavimentado de Villa Constitución a Santa Fe, en las partes que aún no se hubiesen construido, y para la construcción del puente "Moline Blanco" sobre el arroyo Saladillo. Prevé también el convenio la terminación por parte de la Dirección Nacional de Vialidad de los caminos que fueron cedidos a la red nacional. El importe total de las cesiones hasta 1943 ascendió a m\$n. 7.500.000

Deducidas las sumas cedidas a la red nacional, le correspondieron hasta 1943 a la Provincia fondos de participación federal por m\$n. 27.863.721, de los cuales invirtió m\$n. 8.902.894 sobre un total proyectado de m\$n. 22.331.690. Se terminaron con parte de dichos fondos hasta el año mencionado 38 kilómetros de caminos pavimentados y 572 con obras básicas.

Las principales obras realizadas son:

Obras principales	Suma invertida
Puente sobre el Río Salado, en Santo Tomé ..	3.128.305
Jobson (Vera)-Reconquista	317.442
Monje Días-San Jenaro	214.875
Jobson-Los Amores	297.301
Naré-Helvecia	270.078

Se hallaban en construcción, entre otros:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
Ruta Prov. 18. Tramo Firmat-San Urbano	1.065.831	764.827
Arcena-Gálvez	1.078.650	20.330
Laguna Paiva-Eusebia (2° tramo)...	629.334	544.839
D. Alvear-Firmat	641.198	397.279

GOBERNACION DEL CHACO

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

PROVINCIA DE CORRIENTES

PROVINCIA DE CORDOBA

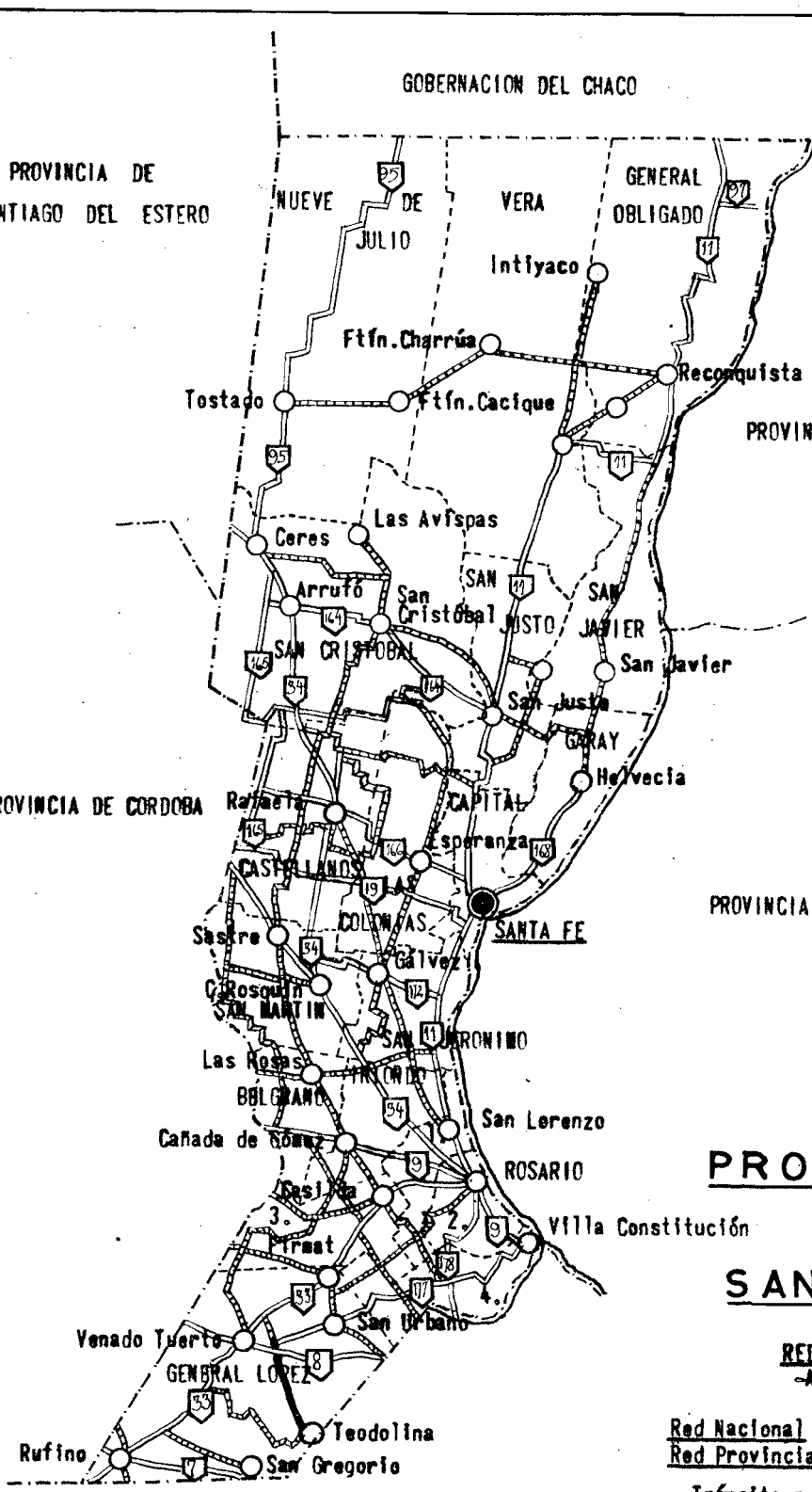
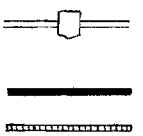
PROVINCIA DE ENTRE RIOS

PROVINCIA DE SANTA FE

RED CAMINERA
-Año 1943-

Red Nacional
Red Provincial

Tránsito permanente
Tierra con mejoras



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

1. SAN LORENZO
2. ROSARIO
3. CASEROS
4. CONSTITUCION

14. Santiago del Estero.

Correspondieron a la Provincia de Santiago del Estero m\$n. 5.041.278 hasta el año 1943, para ser invertidos en obras de coparticipación federal, una vez deducida la suma de m\$n. 1.246.253 que la Provincia perdió por créditos máximos y caducos, y la de m\$n. 407.743 cedidas a la red nacional.

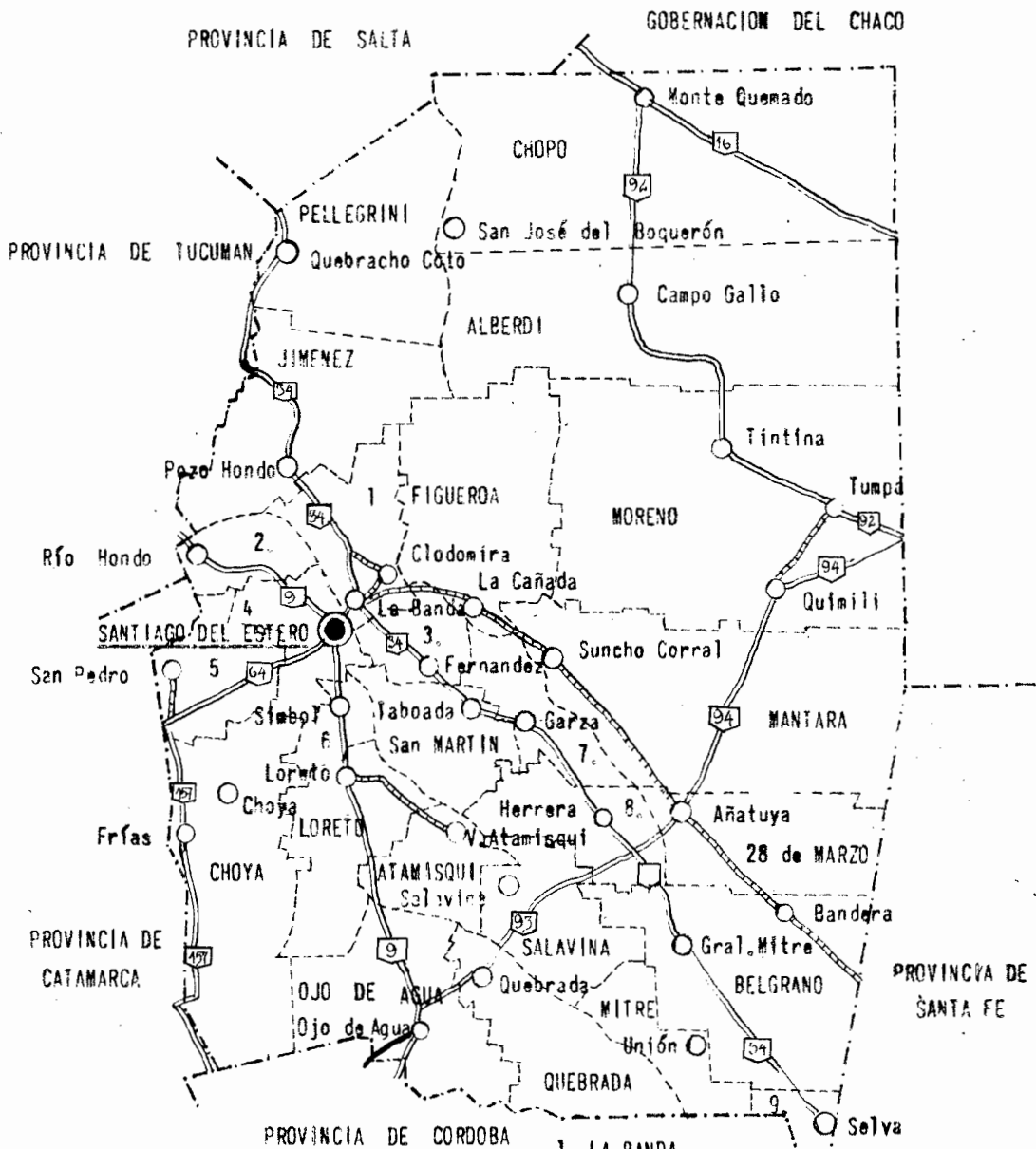
Sobre un total de proyectos aprobados por m\$n. 4.583.260, se invirtieron hasta 1943 m\$n. 3.345.744, habiéndose terminado 14 kilómetros de caminos pavimentados y 2.698 con obras básicas, entre los cuales merecen citar se:

Obras principales	Suma invertida
Colonia del Medio. Zona Agrícola de la Capital	143.395
Est. Gancedo-Est. Río Muerto	110.391
La Banda-Cledemira. Hormigón y tierra	138.457
La Banda-Haje Grande	272.118
Est. Taco Foso-Est. Río Muerto	142.758
Ojo de Agua-Sumampa	82.203
Santiago del Estero-Dofia Luisa	44.075
Santiago del Estero-San Carlos	58.983

A la misma fecha se hallaban en construcción los siguientes caminos principales:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
La Tijera-Simbelar	155.348	125.085
Guassayán-Termas de Río Hondo	64.705	37.781
Salavina-Atamisqui	64.990	14.936

PROVINCIA DE SANTIAGO del ESTERO



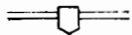
RED CAMINERA
-Año 1943-

Red Nacional

Red Provincial

Tránsito permanente

Tierra con mejoras



1. LA BANDA
2. RIO HONDO
3. ROBLES
4. CAPITAL
5. GUASAYAN
6. SILIPICA
7. SARMIENTO
8. AVELLANEDA
9. RIVADAVIA

15. Tucumán.

Tucumán fué la última provincia en acogerse a la Ley Nacional de Vialidad pues recién lo hizo en forma provisional en 1934, y con carácter definitivo en 1935. Las principales obras fueron realizadas a partir de 1936 y hasta el 31 de diciembre de 1943 se habían terminado 299 kilómetros de caminos con obras básicas y 305 kilómetros mejorados.

Hasta el año 1943 Tucumán percibió fondos de participación federal por m\$n. 8.881.345, una vez deducida la cantidad de m\$n. 254.546 por créditos máximos y caucos. De ese importe invirtió m\$n. 5.789.187 sobre proyectos aprobados por m\$n. 6.904.622.

A continuación se detallan los principales caminos terminados hasta 1943:

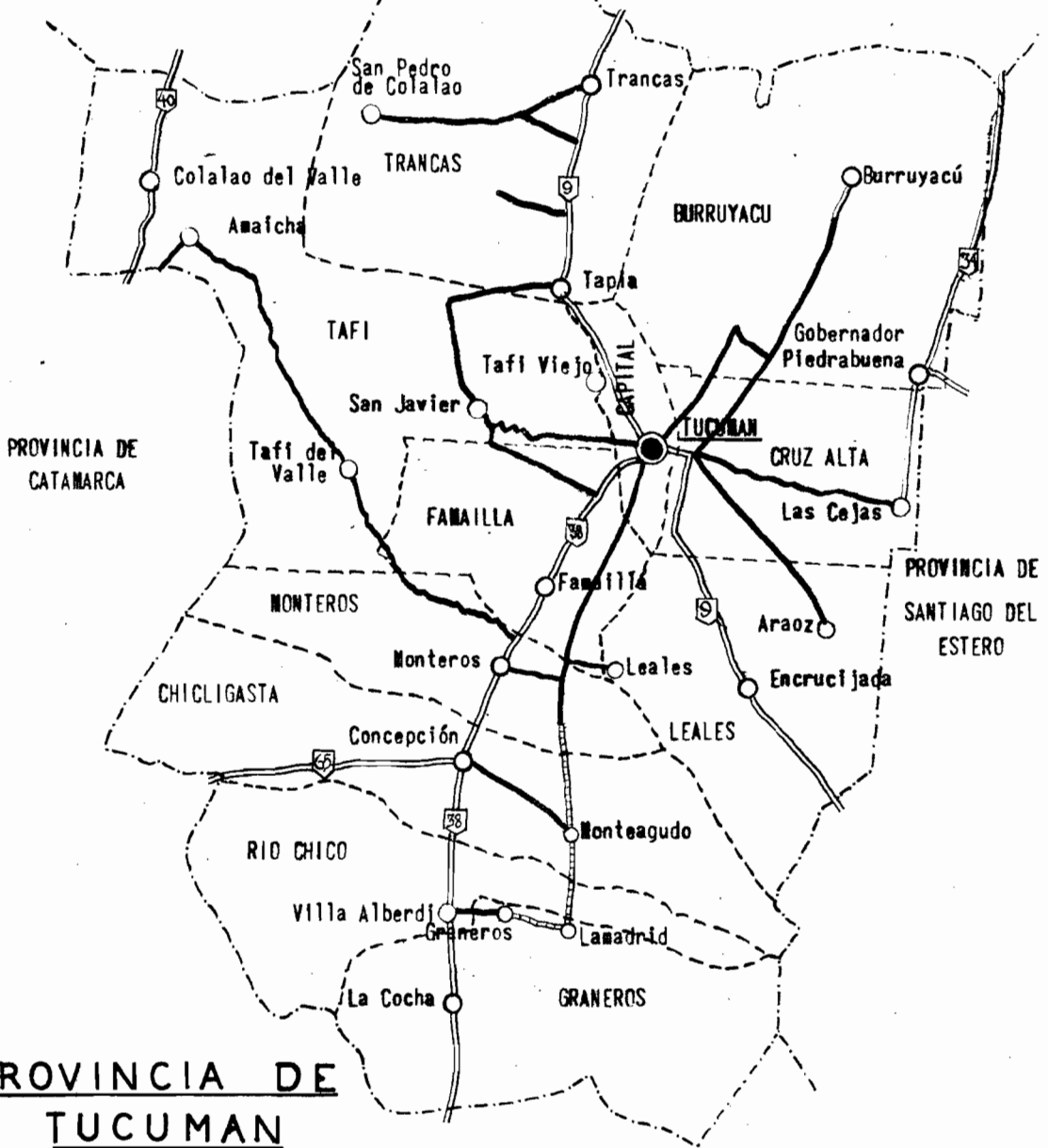
Obras principales	Suma invertida
Villa Alberdi-Lamadrid-Graneros	115.546
Ciudadita-Monteagudo	203.885
Alto Verde-Apachiri-Garreta	260.990
Famallá-Río Colorado	190.184
Los Rales-Las Cejas	234.738
Tucumán-Río Colorado	375.585
Banda del Río Salí-Leales (tramo San Andrés-Leales)	446.431
Simoes-León Rougés	118.507
Tucumán-Timbé Viejo	184.115
Aguilares-Los Sarmientos	103.731

San Pedro de Colalaco-empalme camino de T <u>hu</u> mán a Salta por Tala	204.256
Padilla-Bella Vista	86.454

A la misma fecha se hallaban en construcción los siguientes caminos principales:

Obras principales	Proyectos aprobados	Invertido hasta 1943
Timbó-Sunchal	174.441	158.824
Villa Alberdi-Marapá	162.200	63.811
La Cocha-Taco Rale	180.970	153.249
Tacumán-Tacanas-Civil Pezo	118.047	102.272

PROVINCIA DE SALTA



PROVINCIA DE TUCUMAN

RED CAMINERA

-Año 1943-

Red Nacional

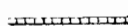


Red Provincial

Tránsito permanente



Tierra con mejoras



Handwritten signature or initials.

CAPITULO IX

LA COPARTICIPACION FEDERAL EN LA LEGISLACION COMPARADA

Sumario: 1.-Estados Unidos. 2.-Australia. 3.-Unión Sud-Africana. 4.-México. 5.-Canadá. 6.-Brasil.

1. Estados Unidos.

Los caminos rurales en Estados Unidos se dividen en dos categorías: 1º la red caminera de los estados, colocada bajo la administración de departamentos estaduales de vialidad y 2º los caminos locales o secundarios, colocados la mayoría de las veces bajo la administración de las autoridades locales.

Comprenden el primer grupo los caminos de interés general (State Highway System), a los cuales se superponen los caminos de ayuda federal (Federal Aid System) y los caminos numerados, llamados también caminos de los Estados Unidos, construídos en su mayor parte con fondos de ayuda federal y que son designados y numerados siguiendo un plan uniforme.

Los caminos locales son administrados en casi todos los casos por los "counties", aunque en algunos estados le son por las municipalidades. En 14 estados la totalidad de los caminos está bajo la jurisdicción de los departamentos de vialidad.

Salvo cuando se trata de zonas sujetas a su jurisdicción, el Gobierno Federal no conserva ni construye directamente los caminos de la Unión.

El sistema de ayuda federal a los estados para la construcción de caminos fué establecido por la Ley del

11 de julio de 1916, por la que se autorizó al Secretario de Agricultura para convenir con los estados, per in termedio de sus respectivos departamentos de vialidad, la construcción de caminos rurales (rural post roads), previa aceptación de la Ley por las legislaturas estatales.

Para el cumplimiento de sus fines dispuso la inversión de la suma de 5 millones de dólares en el ejercicio terminado el 30 de junio de 1917, 10 millones en el de 1918, 15 millones en 1919, 20 millones en 1920 y 25 millones en 1921. Asimismo determinó que la suma a asignar a cada estado se determinaría de acuerdo a las siguientes bases:

- 1/3 en proporción a la población;
- 1/3 en proporción a la superficie;
- 1/3 en proporción a la longitud de caminos rurales para el servicio postal (rural post roads).

Con el objeto de evitar la dispersión de los fondos por parte de los estados, una ley de 1921 dispuso que el monto total de la ayuda federal debía ser destinado a una red determinada que no debía sobrepasar del 7% de la longitud de los caminos rurales. En el caso de que existiesen provisiones para la inversión del 90% del sistema proyectado, se admitía un adicional del 1% así como nuevas adiciones sobre la misma base.

En el año 1933 se estableció un plan de emergencia que autorizó la inversión de 800 millones de dólares en los años 1933 a 1935 para la construcción de ca

minos secundarios de las granjas a los caminos de mercados, dentro y a través de las municipalidades y para la eliminación de los peligros de los pasos a nivel. Con posterioridad, en 1936, se sancionaron nuevas leyes en virtud de las cuales el Gobierno Federal continuó entregando subsidios a los estados con el mismo propósito para cumplir el Works Program (Highways and Gradecrossing Eliminations).

La ayuda federal para caminos secundarios o de acceso de las granjas a los caminos de mercados se distribuye en igual forma que los subsidios de la Ley de 1916; los fondos para la eliminación de peligros de los pasos a nivel se prorratean mitad en proporción a la población, una cuarta parte de acuerdo a la longitud de los caminos del sistema de ayuda federal y una cuarta parte de acuerdo a la longitud de los ferrocarriles.

En el año 1934 la Hayden-Cartwright Act autorizó el empleo del 1 1/2 % de los fondos de ayuda federal para relevamientos, con el fin de proveer los elementos necesarios para el mantenimiento de un sistema de viabilidad adecuado.

La Ley del 5 de septiembre de 1940 dispuso la inversión de 100 millones de dólares en concepto de ayuda federal a los estados para la construcción de caminos en 1942, y una suma igual en 1943.

En síntesis, el régimen el régimen establecido por la Ley del 11 de julio de 1916 y sus modificaciones posteriores, es el siguiente:

- 1º Cada estado, para gozar de los beneficios de la ayuda federal, debe establecer un departamento de vialidad adecuado, de acuerdo con la opinión del Administrador de la Federal Works Agency, para colaborar en la administración de los fondos que se le asignen;
- 2º Las sumas previstas por las leyes federales para ser entregadas a los estados en concepto de ayuda federal se distribuyen en la siguiente forma:
 - 1/3 en proporción a la población;
 - 1/3 en proporción a la superficie;
 - 1/3 en proporción a la longitud de los caminos rurales de los estados para el servicio postal;
- 3º Los departamentos estatales de vialidad deben designar un sistema de caminos interestatales e interdivisionales -a aprobarse por el Administrador de la Federal Works Agency- para cuya construcción se destinan los fondos de ayuda federal. Este sistema se limitó inicialmente al 7% de la longitud total de los caminos estatales, admitiéndose posteriormente un ligero incremento en determinadas circunstancias;
- 4º Los estados están obligados a invertir en cada proyecto el 50% del costo de la obra con fondos propios. En los estados donde más del 5% de las tierras son de propiedad del gobierno federal, la participación de éste es aumentada -sobre el 50% de la inversión- en una suma igual a la mitad del porcentaje del área total de tierras públicas sin destino especial;
- 5º Los estados están obligados a asumir la conservación

de los camines;

6° El Administrador de la Federal Works Agency es la autoridad que en última instancia debe determinar la con
veniencia de mejoras e conservación y otorgar e negar
de conformidad la ayuda federal.

Las tareas relacionadas con la concesión de la
ayuda federal a los estados para la construcción de cam
inos está a cargo de la Public Roads Administration, depen
diente de la Federal Works Agency. Además de estas funcio
nes tiene las de construcción de los principales camines
en los parques nacionales y en las tierras del estado na
sional, a cuyo efecto colabora con el National Parks Ser
vice, administra los fondos para la restauración de puen
tes y caminos dañados por inundaciones y coopera con los
países centroamericanos en la construcción de la carrete
ra panamericana.

La Public Roads Administration mantiene contac
to directo con los departamentos de vialidad de los esta
dos por medio de los 13 distritos que se enumeran:

N° 1: Oregón, Washington y Nevada, con asiento en Port-
land (Oregón);

N° 2: California, Arizona y Nevada, con asiento en San
Francisco (California);

N° 3: Colorado, Nueva Mexico y Wyoming, con asiento en
Denver (Colorado);

N° 4: Minnesota, North Dakota, South Dakota y Wisconsin,
con asiento en St. Paul (Minnesota);

N° 5: Iowa, Kansas, Missouri y Nebraska, con asiento en

- Kansas City (Missouri);
- Nº 6: Arkansas, Luisiana, Oklahoma y Texas, con asiento en Fort Worth (Texas);
- Nº 7: Illinois, Indiana, Kentucky y Michigan, con asiento en Chicago (Illinois);
- Nº 8: Alabama, Georgia, Florida, Mississippi y Tennessee, con asiento en Montgomery (Alabama);
- Nº 9: Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, New Jersey, New York, Rhode Island y Vermont, con asiento en Albany (New York);
- Nº 10: Delaware, Maryland, Ohio, Pennsylvania y Distrito de Columbia, con sede en Washington D.C.;
- Nº 11: Alaska, con asiento en Juneau;
- Nº 12: Idaho y Utah, con asiento en Ogden (Utah); y
- Nº 14: North Carolina, South Carolina, Virginia y West Virginia, con asiento en Spartanburg (South Carolina).

En San Francisco existe un cuartel general regional (Regional Headquarters) para la administración de la ayuda federal y autorizaciones de emergencia a los estados del Oeste y la realización de obras viales en los bosques y parques nacionales en esos estados. El cuartel general está bajo la dirección de un jefe regional con el cual se relacionan los ingenieros de los cinco distritos del Oeste.

Para dar una idea de la distribución de los fondos de ayuda federal, se transcriben a continuación las asignaciones correspondientes al año fiscal de 1940,

tomadas de la memoria de la Public Roads Administration, correspondiente al año 1939:

Estados	Sistema de ayuda federal	Caminos secundarios	Pases a nivel	Total
		(u\$s)		
Alabama	2.068.493	310.274	393.532	2.772.319
Arizona	1.423.400	215.510	125.461	1.762.371
Arkansas ...	1.702.583	255.387	343.731	2.301.701
California .	3.793.823	569.073	722.256	5.091.752
Colorado ...	1.807.919	271.188	251.215	2.330.322
Connecticut.	624.021	93.403	167.073	884.497
Delaware ...	487.500	73.125	97.500	658.125
Florida	1.335.020	200.233	277.471	1.812.724
Georgia	2.207.151	376.073	477.223	3.060.447
Idaho	1.223.119	123.468	161.779	1.508.366
Illinois ...	4.043.313	606.497	1.020.426	5.670.236
Indiana	2.425.913	363.887	506.736	3.296.536
Iowa	2.542.323	381.358	545.468	3.469.149
Kansas	2.525.237	387.876	504.959	3.418.072
Kentucky	1.824.345	273.652	356.246	2.454.243
Louisiana ..	1.432.747	215.512	310.256	1.958.515
Maine	873.455	131.912	135.191	1.140.558
Maryland ...	821.369	123.205	200.663	1.145.237
Massachusetts	1.373.489	206.323	402.226	1.982.038
Michigan ...	3.012.993	451.949	649.147	4.114.089
Minnesota ..	2.704.164	405.623	524.721	3.634.510
Mississippi.	1.746.261	261.939	310.659	2.318.859
Missouri ...	2.926.426	447.964	596.124	4.070.514
Montana	2.032.324	304.852	261.252	2.598.428
Nebraska ...	2.044.223	306.642	347.689	2.698.554
Nevada	1.275.939	191.391	97.500	1.564.830
New Hampshire	487.500	73.125	97.500	658.125
New Jersey .	1.321.366	192.205	329.614	1.843.185
New Mexico .	1.525,224	239,224	166,957	2,001,545
New York ...	4.845.924	726.889	1.335.949	6.908.762
North Carolina	2.321.557	342.204	500.977	3.170.738
North Dakota	1.232.167	229.823	399.164	1,861,154
Ohio	3.523.129	537.472	633.823	4.694.424
Oklahoma ...	2.317.222	347.529	455.041	3.119.792
Oregon	1.636.623	245.223	224.223	2.106.069
Pennsylvania	4.221.022	633.163	1.122.616	5.976.801
Rhode Island	487.500	73.125	97.500	658.125
South Carolina	1.322.214	199.232	293.722	1.815.168
South Dakota	1.610.762	241.614	222.212	2.074.588
Tennessee ..	2.079.203	311.970	373.127	2.764.300
Texas	6.227.024	934.063	1.022.222	8.183.309
Utah	1.124.731	162.710	129.236	1.416.677
Vermont	487.500	73.125	97.500	658.125
Virginia ...	1.815.401	272.310	373.202	2.460.913
Washington..	1.563.212	234.572	300.063	2.097.847

West Virginia	1.082.034	162.305	260.716	1.505.055
Wisconsin ..	2.413.315	361.997	486.074	3.261.386
Wyoming	1.249.044	187.357	132.134	1.568.535
Distr. Columbia	487.500	73.125	97.500	658.125
Hawaii	487.500	73.125	97.500	658.125
Puerto Rico.	487.500	73.125	180.076	710.701
Total ..	97.500.000	14.625.000	19.500.000	131.625.000

2. Australia.

Durante los ejercicios 1922-23, 1924-25 y 1925-26, el gobierno nacional concedió subsidios a los estados por £. 1.750.000 para mejorar ciertos caminos. De ese importe, £. 1.500.000 fueron entregadas con la condición de que los estados invirtiesen por su parte una suma equivalente.

En el año 1926 se sancionó la ley de ayuda federal para la construcción de caminos. Esta ley prevé un subsidio de dos millones de libras anuales durante diez años, a partir del 1º de julio de 1926, el que se distribuiría entre los estados en la siguiente forma: 3/5 en proporción a la población y 2/5 a la superficie. Los estados debían contribuir con 15 s. por cada libra entregada por el gobierno federal.

En 1931 se modificó el sistema de asignaciones, sustituyéndose la suma fija de dos millones de libras por una suma equivalente a 2 1/2 d. por galón de los derechos de aduana sobre el petróleo ingresado para consumo interno en cada año y 1 1/2 d. de los impuestos internos. Se suprimió la obligación de los estados de contribuir con una suma determinada.

Las disposiciones de la Ley de 1926, con la mo

dificación introducida posteriormente, estuvieron en vigencia durante 10 años, siendo prorrogadas hasta junio de 1937. A partir del 1º de julio de este año se modificó la ley para regir durante 10 años más, aumentándose la contribución del gobierno federal a 3 d. por galón de los derechos de aduana por introducción de petróleos para consumo interno y a 2 d. por galón el producido de los impuestos internos con excepción del benzol, para el cual se mantuvo el gravámen anterior de 1 1/2 d. A los productos de arcilla se impuso un gravámen de 2 d.

Determinó además la ley que el adicional de 1/2 d. por galón que establecía sobre los gravámenes que rigen hasta 1931 sería invertido en la construcción, conservación o reparación de caminos u otros trabajos relacionados con el transporte, pudiendo el Gobierno Federal requerir que de esa suma se destinase la doceava parte para la conservación o reparación de caminos de acceso e contiguos a propiedades federales.

El total entregado por el Gobierno Federal desde el ejercicio 1922-23 hasta el de 1939-40, bajo el régimen de la Federal Aid Road Act y las leyes modificatorias, ascendió a la suma de £. 38.848.000, distribuidas en la siguiente forma:

Nueva Gales del Sur	£ 10.787.000
Victoria	" 6.928.000
Queensland	" 7.542.000
Australia del Sud	" 4.390.000
Australia del Oeste	" 7.459.000
Tasmania	" 1.942.000
Total	<u>£ 38.848.000</u>

En términos generales, la construcción y conser

vación de los caminos en Australia está a cargo de las autoridades locales, aunque en algunos casos el gobierno es tadual se encarga de la construcción y reparación de los caminos principales, quedando a cargo de los municipios los restantes.

Solamente en Nueva Gales del Sur y Australia del Sur la construcción y conservación de los caminos es tá a cargo del gobierno del Estado.

No obstante los principios generales expuestos, cada estado de Australia tiene un régimen de vialidad distinto, razón por la cual es interesante mencionar, aunque sea suscintamente, sus características principales.

a) Nueva Gales del Sur.

La construcción de caminos en Nueva Gales del Sur está financiada principalmente con los impuestos a los automotores, subsidios del gobierno federal, contribuciones directas de los Councils y fondos especiales del gobierne del Estado, ya sea por medio de préstamos en efectivo o por afectaciones de rentas generales.

Los caminos que reciben ayuda del gobierno federal son:

a) State Highways. Principales vías de comunicación entre la costa y el interior o a través del Estado, y que comunican con los caminos de otros estados;

b) Trunk Roads. Son medios secundarios de comunicación pero que forman juntamente con los State Highways y los Ordinary Main Roads la red troneal del Estado;

c) Ordinary Main Roads. Caminos que son usados por un

tráfico intenso como medios de comunicación entre pueblos o centros de población importantes, y que forman parte de la red general de caminos del Estado;

d) Secondary Roads. Son caminos situados dentro del área de Sidney, que tienen por objeto principal descongestionar el tráfico de los caminos principales vecinos;

e) Developmental Roads. Son caminos de fomento de un distrito o zona para el acceso a los muelles de embarque o a caminos que conducen a dichos muelles o a estaciones de ferrocarril.

El territorio del Estado de Nueva Gales del Sur está dividido en dos secciones administrativas, en lo que se refiere a vialidad. La del Este en la cual el gobierno del Estado concede a los consejos locales los fondos necesarios para la construcción de caminos, de acuerdo a la naturaleza de la obra y a la superficie respectiva afectada, está dividida en dos zonas: el County of Cumberland comprende todas las municipalidades y shires situadas entre Nepean-Hawkesbury River y el Océano Pacífico hasta Bulli, en el Sur, incluyendo el área de Sidney y la Sección Este -el Country- que abarca el resto de la superficie no comprendida en la zona anterior.

La zona del County of Cumberland percibe la parte que le corresponde de la ayuda federal sobre los impuestos al petróleo y además, con excepción de Sidney, los Consejos deben imponer un gravamen sobre el valor de las tierras incultas ubicadas dentro de su jurisdicción destinado al fondo de la administración central de caminos. En el

año 1940 este gravamen era de 7/16 d. por cada libra de capital sin mejoras.

La construcción de caminos en la región del Estado es financiada con los impuestos a los automotores recaudados en ella, la mitad de la contribución del Gobierno Federal de los impuestos al petróleo y la mitad de los recaudaciones del County of Cumberland.

Las asignaciones del Gobierno del Estado a las autoridades locales situadas dentro del County para la construcción de caminos son las siguientes:

State Highways	Costo total
Trunk Roads	3/4 del costo
Ordinary Main Roads	2/3 del costo
Developmental Roads	Costo total de los trabajos de construcción aprobados.

En la Sección Oeste todos los trabajos son efectuados directamente por la Administración Central de Caminos.

Sobre un total de 126.059 millas de caminos con que contaba el Estado en 1939, pertenecían a la División del Oeste solamente 7.767, mientras que correspondían a la del Este 118.292 millas.

El total de recursos del fondo de viabilidad del Estado en el año 1939, según cifras publicadas por el Civil Year Book, ascendió a \$ 3.616.248, descompuestas en la siguiente forma:

Impuestos a los automotores	\$ 2.018.556
Impuestos al petróleo	" 1.176.039
Contribuciones directas de los Gemeijos	" 250.679
Préstamos del Gov. del Estado	" 202.643
Otros recursos	" 69.351
Total	\$ 3.616.248

b) Victoria.

La Ley de 1912 que estableció el régimen vial del Estado, creó los siguientes fondos:

1) Country Roads Board Funds: Integrado por todos los derechos y multas establecidas por la Motor Car Act, con excepción de los derechos por licencias para la conducción de automóviles, y con todos los derechos de registro y multas sobre motores a tracción, previa deducción de los costos administrativos de recaudación;

2) Country Roads Board Loan Account: Constituyen este fondo los préstamos obtenidos para la construcción de gan des caminos estatales y caminos principales;

3) Developmental Roads Loan Account: Comprende las sumas autorizadas por el Gobierno para la construcción y en servación de los caminos de fomento.

c) Queensland.

La Main Road Act de 1920 creó un departamento de vialidad (Main Roads Board) el cual fué reemplazado en 1925 por un comisionado.

Las autoridades locales deben costear de su pe culie el 20% del costo de los caminos principales (main roads), el 20% del interés del costo de construcción de los caminos de fomento (developmental roads) y el 50% del costo de los caminos secundarios. Asimismo deben tomar a su cargo la mitad de los gastos de conservación de dichos caminos.

En casos determinados el comisionado tiene fa cultad para reducir las contribuciones que deben pagar las

autoridades locales.

d) Australia del Sud.

El fondo de construcción de los grandes caminos del Estado (Highways) está integrado por los derechos de licencias y registro establecidos por la Road Traffic Act de 1934/39, por los derechos sobre licencias de vendedores ambulantes, por las contribuciones de los concejos y por los préstamos destinados a caminos. De acuerdo con las prescripciones de la Highways Act de 1926/28, el fondo es administrado por un comisionado.

e) Australia del Oeste.

La construcción, conservación y administración de caminos está bajo el control de las municipalidades, salve algunos caminos principales que son colocados bajo la administración del Comisionado de Main Roads.

f) Tasmania.

Como norma general la construcción de caminos está a cargo del gobierno del Estado, quedando a cargo de los municipios la conservación de los caminos que no son considerados del Estado. La conservación de los State Highways es sufragada por un fondo especial establecido por una ley de 1929 y que está integrado con un importe equivalente a la mitad del producido de los impuestos a los automotores en el año anterior, previa deducción de un 2%.

3. Unión Sud-Africana.

De acuerdo con las disposiciones de la National Roads Act de 1935, el fondo nacional de caminos está in-

tegrado por los siguientes recursos:

- a) Un derecho de aduana de 3 d. por galón de petróleo;
- b) Las sumas votadas por el Parlamento;
- c) Intereses sobre las inversiones de los saldos de caja del fondo;

El Parlamento votó como suma inicial del fondo de viabilidad la suma de £ 500.000.

El fondo existente en el año 1936, de acuerdo con las prescripciones de la Ley, se distribuyó entre las provincias, después de deducidos los gastos de administración y otros, en la siguiente forma:

Cabo de Buena Esperanza ...	30%
Transvaal	25%
Natal	22 1/2%
Estado Libre de Orange	22 1/2%

El fondo de viabilidad es administrado por la Oficina Nacional de Caminos, compuesta por un Jefe y 5 mienbros designados por el Ministro. Cuatro de dichos mienbros son nombrados a propuesta de cada una de las provincias que integran la Unión.

La construcción y reparación de caminos está a cargo exclusivamente de los gobiernos provinciales, a los cuales se les asignan fondos federales para su inversión en determinadas obras.

Además de la administración del fondo de vialidad y funciones vinculadas con aquélla, corresponde a la Oficina Nacional de Caminos recomendar al Gobernador General los caminos que en interés nacional deben ser dedarados nacionales, provinciales o especiales.

De acuerdo con el plan aprobado por la Sección

15 de la National Roads Act de 1935, se previó la construcción, conservación y reparación de 8396 millas de caminos recomendados para ser declarados nacionales, que se costearía íntegramente con el fondo nacional de vialidad.

El total de sumas entregadas a las provincias en los ejercicios 1936/37 y 1937/38 del fondo nacional de vialidad, según cifras del Official Year Book, fué de £ 1.040.802 y £ 1.808.806, respectivamente, distribuidas en la siguiente forma:

	1936/37	1937/38
		(£)
Cabo de Buena Esperanza	445.997	814.765
Natal	203.404	251.557
Transvaal	209.292	508.659
Estado Libre de Orange.	182.109	245.825
	<u>1.040.802</u>	<u>1.808.806</u>

Régimen provincial de vialidad.

Las provincias de la Unión han encarado de distinta manera la administración y construcción de los caminos en sus respectivas jurisdicciones.

La Provincia de Cabo de Buena Esperanza clasifica los caminos en principales, divisionales y públicos. Estos últimos comprenden a todos los que no estén incluidos en las divisiones anteriores, pero que son de interés público. La Ordenanza 31 del año 1935 creó el fondo provincial de vialidad merced al cual se entregan subsidios a los Concejos Divisionales para la construcción de los caminos principales y divisionales.

En Natal se hallan bajo la administración de

tamental los caminos provinciales, con el control de un Ingeniero de Caminos Provincial. La construcción de las redes nacionales se halla a cargo del Departamento Provincial de Caminos de Natal, con el patrocinio de la Oficina Nacional de Caminos.

El control de los caminos en Transvaal está a cargo del Administrator-in-Executive Committee y es ejercido por intermedio de un Ingeniero Provincial de Caminos. De acuerdo con la Ordenanza N° 9 del año 1933, que creó el fondo de vialidad, una parte del producido de las patentes de automotores está destinada exclusivamente a caminos provinciales.

Los caminos se dividen en main reef roads, main roads y district roads.

En el Estado Libre de Orange los caminos se dividen en principales (main roads), de distrito (district roads) y farm roads. La construcción y conservación de los caminos está a cargo de los departamentos, bajo la supervisión del Superintendente de Caminos y Trabajos Locales.

4. Mexico.

San caminos de jurisdicción federal, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley General de Vías de Comunicación, y sujetos a sus disposiciones, los siguientes caminos:

- 1° Los que entronquen con alguna vía de país extranjero;
- 2° Los que comuniquen a dos o más entidades federativas

entre sí;

- 3º Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por el Gobierno Federal.

Los gobiernos de los estados, territorios federales y municipios pueden construir, reconstruir y mejorar los caminos federales con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

La Ley del 20 de abril de 1934 dispuso la participación del gobierno federal en la construcción de caminos locales mediante el aporte de una cantidad igual a la que inviertan los estados, siempre que se llenen estas condiciones:

- 1º Que la legislatura local dicte una ley por la que se disponga que en el presupuesto anual debe asignarse una suma para la construcción de la red de caminos hasta su terminación. El reglamento del 6 de diciembre de 1941 dispuso que debe asignarse como mínimo anualmente el importe que corresponda a cada estado de su participación en el impuesto a la gasolina;
- 2º Que se integre una Junta Local de Caminos en la que estén representados el gobierno del Estado, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, las Cámaras de Comercio, de Industria o de Agricultura y las empresas de auto-transportes;
- 3º Que el gobierno del Estado haya aprobado el proyecto de la red de caminos que la Junta Local respectiva hubiere sometido a su consideración para el mejor desarrollo económico, agrícola e industrial del estado,

señalando el orden en que por su importancia deben construirse;

4.º Que el Poder Ejecutivo Federal apruebe el proyecto de la red caminera citada.

La administración de los fondos proveídos por el gobierno federal y por el estado respectivo está a cargo de la Junta Local correspondiente. Estos fondos deben ser invertidos en los caminos locales hasta su completa terminación y en los nacionales hasta que queden revestidos y con puentes de hasta 50 metros. La pavimentación y los puentes de más de 50 metros en los caminos nacionales son realizadas por el gobierno federal.

La conservación de los caminos, tanto nacionales como locales, corresponde a las juntas locales cuando no están pavimentados y al gobierno federal o a los estados, según sean nacionales o locales, cuando lo están.

Las juntas locales de caminos son entidades sen personalidad jurídica para actuar en lo administrativo y judicial. No pueden dejar de ejercitar las acciones que les correspondan, desistir de las intentadas, renunciar términos y recursos, ni transigir, sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y del gobierno del estado en que funcionen. Son presididas por el gobernador del estado e integradas por un represen -tante técnico y administrativo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que debe ser ingeniero, pro un representante de las empresas de auto-transportes y

por un representante de las cámaras de comercio.

Son sus funciones:

- a) Administrar el fondo y realizar las obras de construcción;
- b) Formular su reglamento interno;
- c) Estudiar y aprobar los programas de trabajos y los presupuestos;
- d) Remitir trimestralmente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas los programas de trabajos y sus presupuestos;
- e) Realizar las obras por administración, por contrato o por destajo.

Establece el reglamento las facultades y obligaciones del representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y de los tesoreros y pagadores de las juntas, el régimen de adquisiciones y las normas sobre la construcción de puentes, proyectos de caminos, programas de trabajos y conservación de caminos.

Al 31 de agosto de 1945 el total de caminos federales en conservación ascendía a 5.206 kilómetros y los construídos en cooperación con los estados a 5.588 kilómetros.

En el período comprendido entre el 1.º de septiembre de 1944 y el 31 de agosto de 1945 se invirtieron en la construcción de caminos en cooperación con los estados \$ 42.965.388,53, cuya aportación a las juntas locales se hizo en la siguiente forma, quedando un remanente sin invertir de \$ 2.527.345,03:

Por el Gobierno Federal.....	\$ 18.763.312,01
Por los gobiernos de los estados..	" 20.381.815,81
Otros subsidios del Gob. Federal..	" 6.547.605,74
Total asignado....	<u>\$ 45.492.733,56</u>

5. Canada.

Con excepción de los caminos situados en los te rritorios y parques nacionales, todos los demás del Dom nio del Canadá están bajo la jurisdicción de las autorida des provinciales y municipales, especialmente de las pri meras.

En el período 1912-1942, se invirtieron en la construcción de caminos 1.030,1 millones de dólares y en su conservación 480,3 millones de dólares.

En los tres últimos años considerados preceden temente -1940 a 1942- se realizaron las siguientes inver siones:

Concepto	1940	1941	1942
Construcción	46.102.238	37.237.954	27.876.193
Conservación	29.616.940	36.253.642	32.710.676
Otros gastos	4.214.421	2.497.589	2.253.068
	<u>79.933.599</u>	<u>75.989.185</u>	<u>62.839.937</u>

Estos totales se distribuyen en esta forma:

Concepto	1940	1941	1942
Gastos y subs. del Gob. Fed.	2.549.525	2.204.229	5.141.755
Id. provincias	72.532.568	65.674.552	52.660.076
Id. <u>municipali</u> dades	4.851.506	7.752.012	4.694.404
Otros subsidios	-	358.392	343.702
	<u>79.933.599</u>	<u>75.989.185</u>	<u>62.839.937</u>

En 1942, la longitud de los caminos provinciales ascendía a 564.538 millas, de las cuales 122.689 correspondían a caminos afirmados.

6. Brasil.

El artículo 16, inciso 11), de la Constitución del Brasil del año 1937, establecía que era de competencia privativa de la Unión legislativa sobre "Las comunicaciones y los transportes por vía férrea, marítima, fluvial, aérea o caminos carreteros desde que tengan carácter internacional o interestadual".

La nueva Constitución de 1946 suprimió el inciso XII del artículo 5º, relacionado con la competencia del Gobierno Federal en materia de transportes, toda referencia a los caminos, pero en su lugar agregó en el inciso X de dicho artículo que le compete "establecer el plan nacional de vialidad".

En lo que concierne a la ayuda federal para la construcción de caminos, solamente existen las disposiciones vinculadas a la distribución del impuesto a la nafta y a los otros combustibles entre los estados y las municipalidades.

El Decreto-Ley Nº 2.615, del 21 de septiembre de 1940, gravó con distintos impuestos al petróleo y sus derivados importados, de acuerdo con la escala establecida en su artículo 3º y a los producidos en el país de conformidad con la escala del artículo 5º.

Dispone el aludido Decreto-Ley que del produci

de de los impuestos al petróleo y otros combustibles derivados que se introduzcan al país, se depositará en el Banco del Brasil, en una cuenta especial denominada "Fondo de Vialidad de los Estados y Municipios", las siguientes cuotas por tonelada L.:

Gasolina	220\$000
Kerosene	85\$000
Aceites refinados combustibles para motores de combustión interna (Diesel Oil) y aceites iluminantes para fabricación de gas (gas-oil) y para lámparas de mecha (signal-oil).....	10\$000
Aceites refinados combustibles para hornos o calderas a vapor	10\$000
Aceites lubricantes simples, compuestos o emulsivos	140\$000

y de los impuestos al consumo que se especifican en el artículo 5º, se depositarán en la misma cuenta las siguientes cuotas por kilogramo:

Gasolina	\$ 185
Kerosene	\$ 065
Aceites refinados combustibles para motores de combustión interna (Diesel Oil) y aceites iluminantes para fabricación de gas (gas-oil) y para lámparas de mecha (signal-oil).....	\$ 025
Aceites refinados combustibles para hornos o calderas a vapor	\$ 007
Aceites lubricantes simples, compuestos o emulsivos	\$ 105

Los importes existentes en la cuenta especial citada, se prorratarán entre los estados, el Distrito Federal y el Territorio de Acre, en proporción al consumo de cada especie de producto gravado en sus respectivos territorios. La suma así asignada deberá ser invertida exclusivamente en el desarrollo y conservación de las redes de caminos.

Cuando la suma asignada fuese superior a las necesidades locales, el excedente puede ser invertido en otra obra de fin reproductivo, por autorización expresa del Presidente de la República.

Por su parte los estados y el Territorio de Acre están obligados a destinar a los municipios una parte del fondo, proporcional al consumo de cada uno de los productos gravados en sus respectivas jurisdicciones, para ser invertido en la construcción y conservación de sus caminos.

La nueva Constitución de 1946 insertó en sus disposiciones (Art. 15 - III) una modificación con respecto al prorrato del aludido gravámen. El citado inciso establece que es atribución de la Unión decretar impuestos sobre producción, comercio, distribución y consumo, así como importación de lubricantes y combustibles líquidos o gaseosos de cualquier origen o naturaleza, extendiéndose ese régimen, en lo que fuera aplicable, a los minerales del país y a la energía eléctrica.

Del producto recaudado por estos conceptos se entregará como mínimo el 60% a los estados, Distrito Federal y municipios, en proporción a su superficie, población, consumo y producción, de acuerdo con lo que establece la ley federal. La Constitución no expresa que destino deberá darse a estos fondos.

CONCLUSIONES

Sumario: 1.-Consideraciones generales. 2.-Los organismos provinciales de vialidad. 3.-Los fondos provinciales de vialidad. 4.-La contribución de mejoras. 5.-La ayuda provincial a las municipalidades y a los consorcios camineros de vecinos.

1. Consideraciones generales.

"Los caminos son las arterias de una nación" es una frase que, por lo vulgar, podrá ser calificada de es casa de originalidad, pero es indudable que, como la mayor parte de las expresiones que alcanzan difusión popular, es de difícil sustitución, por la insuperable perfección de la imagen que encierra.

¿En qué otra forma, en efecto, se puede dar íam más elocuente y cabal de la sensación de vida, de dinamismo, de pujanza, cuando existen caminos, o de atrofiamiento, de inercia, de mortal letargo, cuando se sarece de ellos?

A través de la fuerza gráfica e imponderable de esa imagen puede medirse en toda su intensidad y amplitud la enorme importancia de la Ley Nacional de Vialidad, una de las de más vastos alcances de las sancionadas en los últimos años por el Congreso Nacional.

En un país carente casi por completo de buenos caminos carreteros hasta el año 1932, se hacía necesaria una ley de esta índole, ya que, pese a los encomiables propósitos de quienes con anterioridad habían encarado alguna vez problema y presentado diversos proyectos, la falta de una legislación orgánica adecuada no permitía el desarrollo de un plan general de vialidad.

Los 2793 kilómetros de caminos pavimentados, los 10.716 kilómetros mejorados y los 51.685 kilómetros con obras básicas, construídos en el período 1933/43 por la Nación como parte de la red nacional y por las provincias con fondos de coparticipación federal, son hechos que di cen bien a las claras la utilidad y eficacia de la legis lación vial argentina.

Las críticas que se le han hecho en el trans - curso de este trabajo, en nada desmerecen su bondad, antes bien, por el contrario, tienden a ensalsarla, procurando su perfeccionamiento, tanto en el orden nacional e como en el local.

Al establecer la Ley Nacional de Vialidad el régimen de coparticipación federal ha respetado las autone mías provinciales como base de nuestra organización ins titucional y ha procurado mantener en los gobiernos de las provincias la iniciativa para la realización de obras de carácter local.

No alcanzan al régimen de coparticipación fede ral instituído por las Leyes Nos. 11.658 y 12.625 la ma yoría de las objeciones que se han formulado a los dis tintos sistemas de ayuda federal, en cuanto tienden a me noscabar el federalismo.

Así no puede decirse que con el aporte del Go bierno Federal previsto por la Ley, se fomente la inae - ción de las provincias, "que lo esperan todo de aquél", pues, como se ha dicho, los legisladores, con gran visión del problema, han tomado como base para la distribución

de los fondos, entre otros índices, el presupuesto anual efectivo de cada provincia para la construcción de caminos. Esta importante medida tiende, como todas las contenidas en el capítulo de coparticipación federal, a fomentar el interés de los gobiernos provinciales en dotar a su provincia de una adecuada red de caminos. Los resultados obtenidos así lo confirman.

Por otra parte, como para la distribución se toma en cuenta también el consumo de nafta en cada provincia, éste será mayor a medida que mejoren las condiciones de los caminos y aumente su número; y si bien es cierto que ese incremento puede deberse a la construcción de caminos por parte del Gobierno Federal como parte de su red troncal, es de interés de las provincias complementar la obra con recursos propios.

Como se ha expresado en el capítulo pertinente, la objeción de más peso que puede hacerse a la forma de distribución de la cuota de coparticipación federal radica en la rigidez de los índices que se toman en cuenta para hacerla efectiva.

Es cierto, como se acaba de decir, que la base del consumo de nafta procura incrementar la construcción de caminos por las provincias, pero también lo es que el aumento del tráfico automotor depende además de las condiciones económicas de la provincia y del crecimiento de su población.

El problema es en sí muy complejo y los tres índices que se toman como base -población, consumo de naf-

ta y presupuestos viales- están tan ligados entre sí que para su solución debe existir la colaboración necesaria del Gobierno Federal, de los gobiernos locales y de la población de las provincias.

La Ley N.º 12.625 ha procurado, en parte, a reforzar la cuota de las provincias de menores recursos, pero con un porcentaje tan exiguo que resulta insuficiente, como lo demuestra la sanción posterior de la Ley 12.776 que dispuso el aporte de m.ºn. 250.000 anuales durante el término de 10 años a cada una de las provincias de Catamarca, Corrientes, Jujuy, La Rioja, Salta, San Luis y Santiago del Estero, para incrementar el fondo provincial de vialidad.

En un proyecto del diputado Peña Guzmán, presentado en la Cámara el año pasado, se prevé que del fondo destinado a coparticipación federal se destinará un 5% para ser distribuido entre las provincias que tengan aproximadamente la mitad de su superficie de zonas montañosas en proporción a su población, lo cual no deja de ser interesante; pero se estima que tal vez sería conveniente elevarlo al 10% y hacer extensiva la distribución a las provincias que tengan además una proporción elevada de tierras incultas.

2. Los organismos provinciales de vialidad.

Las leyes provinciales de vialidad deben contener como mínimo las siguientes disposiciones tendientes a que sus organismos administrativos de vialidad gocen de

una autarquía suficiente como para ajustarse a las prescripciones de la Ley N.º 11.658 y de su decreto reglamentario:

- 1.º - Enunciar expresamente que la Dirección Provincial de Vialidad es una repartición autárquica;
- 2.º - Que su directorio o consejo de administración no es té integrado por funcionarios de otras dependencias carentes de autarquía. Es conveniente que en dichos organismos tengan cabida, por lo menos con carácter consultivo, representantes de instituciones privadas de arraigo que estén vinculadas con la vialidad;
- 3.º - Los organismos citados deben abarcar exclusivamente las actividades vinculadas con la vialidad. No es aconsejable la creación de reparticiones que se ocupen de todos los problemas relacionados con las obras pú blicas, entre los que se incluyen los referentes a la construcción y conservación de caminos;
- 4.º - Deben gozar de amplia autonomía financiera dentro de los límites que aconsejan los principios que rigen a las reparticiones autárquicas;
- 5.º - Deben tener facultad para realizar directamente todos los actos vinculados con la ejecución del presu puesto, sin necesidad de requerir en cada caso auto rización del Poder Ejecutivo.

Así las direcciones de vialidad deben tener atribuciones amplias para desempeñar las siguientes actividades:

- a) Aprobar los planes especiales de obras a realizarse

- b) Licitarlas y adjudicarlas de conformidad con las normas legales en vigor;
 - c) Disponer las expropiaciones necesarias para la construcción o ensanche de los caminos;
 - d) Actuar en justicia como demandante o demandada;
 - e) Nombrar el personal dentro de las autorizaciones de la Ley de Presupuesto, por lo menos el de inferior jerarquía;
 - f) Celebrar convenios de compra-venta o locación de bienes, adquisición de maquinarias o materiales;
 - g) Realizar todas las otras actividades para las cuales no se haya establecido autorización del Poder del Poder Ejecutivo o de la Legislatura, en su caso, y que estén vinculadas con sus funciones específicas;
- 6.º - Por el contrario, deben someter a la aprobación del Poder Ejecutivo o de la Legislatura, según corresponda:
- a) El presupuesto anual de gastos;
 - b) Los planes generales de obras y el plan anual de trabajos;
 - c) Los convenios celebrados con los organismos viales de las otras provincias o con la Administración General de Vialidad Nacional;
 - d) Los proyectos de cesiones de fondos de coparticipación federal a la red nacional o para que la Administración General de Vialidad Nacional realice directamente los trabajos en obras de coparticipación;

cipación federal;

- e) La rendición de cuentas anual en los términos es tablecidos por las respectivas constituciones e leyes sobre la materia.

3. Los fondos provinciales de vialidad.

Los fondos provinciales de vialidad deben estar integrados por recursos cuyo producido sea lo suficim temente estable como para poder prever con la debida anticipación los planes generales de caminos y las inver si o nes aproximadas a realizarse para su cumplimiento.

A tal efecto se sugiere que podrían formar par te de aquéllos los siguientes recursos:

- 1º Impuesto a la nafta;
- 2º Impuesto a los otros combustibles líquidos;
- 3º Contribución de mejoras a las propiedades beneficiadas por la construcción del camino;
- 4º El total o parte de las patentes de automotores, según sea el régimen municipal;
- 5º Aportes de rentas generales no menores de un lími te a fijar;
- 6º Un determinado por ciento de la contribución terri torial del año y atrasada;
- 7º El producido de las donaciones, multas, ventas de planes y derechos de publicidad en los caminos, has ta tanto no se disponga su prohibición.

Es aconsejable asimismo que las provincias, sin abandonar su autonomía, convergan normas uniformes para

la recaudación por medio de sus organismos correspondientes de los impuestos a la nafta y a los otros combustibles.

4. La contribución de mejoras.

Con el objeto de que la aplicación de este gravamen se haga efectiva dentro de una base lo más justa posible, se sugiere:

- 1º - Que mediante la realización de congresos interprovinciales se estudien los medios de llegar a establecer principios uniformes de aplicación en todas las provincias (límites de las zonas de influencia, tasas aplicables, etc.);
- 2º - Que el cálculo de la contribución se haga sobre la base del beneficio adquirido por la propiedad con motivo de la construcción del camino -es decir con abstracción de los factores extraños que pudieren incidir en aquél- y no a base de un determinado porcentaje del costo de la obra.

Ello no significa que no pueda hacerse extensiva al beneficio obtenido por la iniciación o incremento de otras actividades producidas a raíz de la misma obra o como consecuencia de ella y siempre que la ley lo autorice;

- 3º - Que se establezcan limitaciones tendientes a evitar que el gravamen sea inconstitucional, es decir:
 - a) Que se fije un porcentaje máximo razonable del beneficio adquirido, de tal manera que no resulte

confiscatorio;

b) Que el total de la contribución percibida sobre las propiedades comprendidas en la zona de influencia no exceda de un determinado porcentaje (50% por ejemplo) del coste del camino;

4.º - Que se dicten disposiciones especiales y precisas con respecto a la forma y plazo del pago del gravámen, exenciones, casos de superposición de obras, bennificaciones y tipo de interés, etc.;

5.º - Que se especifique la forma en que se harán las revaluaciones de las propiedades afectadas para determinar el beneficio.

5. La ayuda provincial a las municipalidades y a los consorcios camineros de vecinos.

Dentro de las respectivas disposiciones constitucionales y de las leyes orgánicas municipales, es conveniente que las provincias inserten en sus leyes de vialidad disposiciones amplias destinadas a fomentar la iniciativa de las municipalidades en materia de construcción y especialmente de conservación de los caminos comunales, mediante la concesión de ayuda provincial. Otro tanto cabe agregar en lo que se refiere al fomento de los consejos camineros de vecinos.

BIBLIOGRAFIA

ADARKAR, B.P. - The principles and problems of federal finance. London 1943.

ASOCIACION DE IMPORTADORES DE AUTOMOVILES Y ANEXOS - Recopilación de los proyectos presentados al H. Congreso Nacional desde el año 1875. (Antecedentes para el estudio de la ley federal de carreteras). Buenos Aires 1929.

AUSTRALIA - Official Year Book of the Commonwealth of Australia. N.º 33/1940. Canberra 1941.

BIELSA, Rafael - La noción de autarquía y el régimen municipal. Boletín N.º 36 de la Biblioteca del Congreso Nacional. Año 1940.

BIELSA, Rafael - El contralor de las entidades autárquicas. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas. Tomo VI, 1937. Rosario.

BIELSA, Rafael - Derecho Administrativo. Buenos Aires 1939.

BULLRICH, Redolfo - Curso de Derecho Administrativo. Buenos Aires 1929.

CANADA - The Canada Year Book 1942 y 1943/44. Ottawa 1942 y 1944.

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE - Administration et Financement des Routes dans Quinze Pays. Brochure N.º 94. Liege 1937.

CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD - Memorias del Tercer Congreso (Córdoba y Buenos Aires). Mayo-junio de 1937.

CONGRESO ARGENTINO DE VIALIDAD - Memorias del Cuarto Congreso (Mendoza y Buenos Aires). Noviembre de 1940.

CORNEJO, Abel P. - La ayuda federal a las provincias. Trabajo N.º 72 del III Congreso Argentino de Vialidad.

CORTI, Angel - Participación del Gobierno Federal en la obra caminera de las provincias. Revista "Camino", Mayo-junio de 1940. N.º 38.

FEDERACION ARGENTINA DE COLEGIOS DE ABOGADOS - Instituto Argentino de Estudios Legislativos. Entidades Autárquicas Institucionales. Bases para una ley orgánica. Buenos Aires 1942.

GALMARINI, Rómulo - Contribución de mejoras. Trabajo N.º 75 del III Congreso Argentino de Vialidad.

HARRIS, Joseph P. - The future of federal grants-in-aid
The Annals of The American Academy of Political and So-
cial Science. Enero de 1940. Filadelfia 1940.

HARRIS, Joseph P. - Should grants-in-aid have a policy?
State Government. N.º 6. June 1940. Chicago, Illinois.

LINARES QUINTANA, Segundo - El informe Rowell-Sinclair y
la solución del problema institucional de las provincias
pobres en el Dominio del Canadá. Boletín de la Bibliote-
ca del Congreso Nacional. Enero/febrero de 1941.

LINARES QUINTANA, Segundo - Teoría y práctica del esta-
do federal. Boletín de la Biblioteca del Congreso Nacio-
nal N.º 50. Noviembre/diciembre de 1942.

LLOYD MEGHAM, J. - Mexican Federalism. Fact or Fiction?
The Annals of The American Academy of Political and So-
cial Science. Marzo de 1940. Filadelfia 1940.

LUQUI, Juan C. - Algunas consideraciones y anteceden-
tes sobre la contribución de mejoras en la República Ar-
gentina. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas,
Comerciales y Políticas. Enero/abril de 1944. Rosario.

LUQUI, Juan C. - La contribución especial de mejoras en
la República Argentina. Buenos Aires 1944.

MEXICO - Memorias de la Secretaría de Comunicaciones y
Obras Públicas.

MEXICO - Leyes y reglamentos sobre comunicaciones y trans-
portes. Ediciones Andrade. Información aduanera de Mexico
Mexico D.F. 1943.

NAVARRO, Ignacio - El sistema fiscal mexicano. Tesis pu-
blicada en "Estudios para la reforma fiscal de la Repúbli-
ca. Secretaría de Hacienda y Crédito Público".

NIGOLI, Víctor E. - Fórmulas empíricas para una distri-
bución racional de la contribución de mejoras en las se-
nas rurales, especialmente adaptada a la Provincia de San-
ta Fe. Trabajo N.º 115 del III Congreso Argentino de Via-
lidad.

PARRY, Adolfo H. - La Contribución por Mejoras y las Ga-
rantías Constitucionales. Anales de la Facultad de Cien-
cias Jurídicas y Sociales. Tome XIII, año 1942. La Plata
1942.

PARRY, Adolfo H. - Nota en La Ley, Tome 4, pág. 943, so-
bre contribución de mejoras.

PELLET LASTRA, Emilio - Entidades autárquicas. Buenos
Aires 1938.

RODRIGUEZ ARIAS, Julio C. - Relaciones de las entidades

autárquicas con la administración central. Mendoza 1943.

SANCHEZ DE BUSTAMANTE, Teodoro - La vialidad en la República Argentina. Su evolución y estado actual. Facultad de Ciencias Económicas. Buenos Aires 1935.

SCHAFFROTH, Alfredo - Restauración financiera. 1941.

SOCIETE DES NATIONS - Services D'Etudes Economiques. Finances publiques 1938/35. Genève 1936.

SOVIET UNION YEAR BOOK - 1930. London.

UNION SUB-AFRICANA - Official Year Book of the Unión of South-Africa and Basutoland, Bechmanaland Protectorate and Swasiland. Nos. 20 y 21. Pretoria 1939 y 1940.

U.S.A. - Federal, state and local government fiscal relations. Washington 1943.

U.S.A. - NATIONAL RESOURCES PLANNING BOARD - Federal aids to local planning. Washington 1941.

U.S.A. - Report of the Chief of the Bureau of Public Roads 1939. Public Roads Administration. Federal Works Agency. Washington D.C. 1/9/1939.

VKLAZOO, Eduardo F. - Ayuda federal, Autonomía Técnica y Financiera de los organismos provinciales. Trabajo N.º 71 del III Congreso Argentino de Vialidad.

VENEZUELA - Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico de Venezuela. 1943.- Caracas 1944.

..

PUBLICACIONES OFICIALES ARGENTINAS

NACIONALES

Administración General de Vialidad Nacional. Memoria de 1943.

Cámara de Senadores. Diario de sesiones.

Cámara de Diputados. Diario de sesiones.

Dirección Nacional de Vialidad. Memorias 1935/42.

Ministerio de Hacienda. Memorias.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Cámara de Senadores. Diarios de sesiones.

Cámara de Diputados. Diarios de sesiones.

Contaduría General. Estados de contabilidad.

PROVINCIA DE CATAMARCA

Contaduría General. Memorias.

PROVINCIA DE CORDOBA

Cámara de Diputados. Diarios de sesiones.
Cámara de Senadores. Diarios de sesiones.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

Contaduría General, Memorias.

PROVINCIA DE JUJUY

Contaduría General. Memorias.

PROVINCIA DE MENDOZA

Contaduría General. Memorias.

PROVINCIA DE SALTA

Dirección de Vialidad. Memorias.

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

Cámara de Diputados. Diarios de sesiones.

PROVINCIA DE TUCUMAN

Dirección Provincial de Vialidad. Memorias.

Además de las publicaciones citadas, se obtuvieron informaciones directamente de las provincias de Catamarca, Córdoba, Corrientes, La Rioja, San Juan, San Luis, Santa Fe y Santiago del Estero.

APENDICE

LA LEY GENERAL DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE

BUENOS AIRES

Ya finalizado este trabajo, con fecha 17 de noviembre ppdo., el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires promulgó la Ley N° 5.258 (Ley General de Vialidad), por la cual se derogó la N° 4.117.

No obstante su reciente sanción, puede decirse que es una de las más deficientes de las leyes provinciales, conteniendo disposiciones que no se ajustan a las exigencias de la Ley Nacional de Vialidad y de su decreto reglamentario.

1. Régimen vial.

Clasifica los caminos en nacionales, provinciales y municipales.

Los provinciales comprenden una red primaria troncal a la cual pertenecen los que unen cabeceras de partidos entre sí, los puertos con zonas agrícolas, ganaderas e industriales, los de acceso a estaciones ferroviarias, a rutas nacionales y a poblaciones de mayor importancia. Integran la red secundaria los caminos que unen poblaciones de no menos de 1.000 habitantes y los que completan la red primaria.

Son municipales los no comprendidos en las denominaciones anteriores ubicados dentro de un partido.

La Ley debió limitarse a enumerar los caminos

provinciales y municipales pues la mención de los caminos nacionales carece de objeto, tratándose de una ley local.

2. Régimen administrativo.

Es en este aspecto donde la Ley ofrece mayores deficiencias, pues sus disposiciones están en abierta contradicción con la Ley Nacional de Vialidad al haber suprimido la autarquía de la Dirección de Vialidad.

Esta repartición estará a cargo de un Director designado por el Poder Ejecutivo y por el personal que establezca el presupuesto de la Provincia.

Como consecuencia de esta supresión, las funciones privativas de la Dirección de Vialidad han quedado supeeditadas en la mayoría de los casos a la aprobación previa del Poder Ejecutivo.

Es de esperar que la Administración General de Vialidad Nacional oponga en su oportunidad los reparos correspondientes, para que la Ley sea modificada de acuerdo a las prescripciones de la Ley N.º 11.658.

3. Fondo de vialidad.

El fondo de vialidad está integrado por:

- a) El 5% del impuesto territorial;
- b) El impuesto de man. 0,02 por litro de nafta;
- c) El producido del impuesto al mayor valor adquirido por los inmuebles beneficiados por una obra vial, cualquiera sea la entidad que la construya y sin distinción de origen de los fondos.

La Ley vuelve a incurrir en el error de denominarin puesto al mayor valor a la contribución de mejoras;

- d) Las donaciones, multas y recargos previstos en la Ley de Vialidad y en la de Tránsito, siempre que no tuvieran destino especial;
- e) La suma que fije el presupuesto de la Provincia anualmente;
- f) El aporte de las municipalidades y vecinos en casos de consorcios;
- g) Los que se fijen por leyes especiales exclusivamente para obras viales;
- h) El producido de la venta de tierras sobrantes adquiridas o expropiadas para obras viales;
- i) Los derechos por prestación de servicios o cualquier otro ingreso que no esté expresamente contemplado.

4. La contribución de mejoras.

Se hallan afectadas al pago de la contribución de mejoras todas las propiedades ubicadas hasta los 5 kilómetros a cada lado de los caminos afirmados o con superficie rodante mejorada. Estas pagarán el 50% del mayor valor adquirido por la tierra, a partir de los dos años de librados al servicio público. El Poder Ejecutivo debe reglamentar su aplicación.

Contiene la Ley una disposición interesante al establecer que se deducirá de la suma a pagar el aporte de cada vecino en caso de consorcios.

5. Ayuda provincial a las municipalidades y consorcios de

vecinos.

La Dirección de Vialidad podrá construir caminos en los municipios mediante consorcios con éstos o con vecinos, pudiendo afectar a ese objeto hasta el 15% del fondo provincial. El aporte de la Provincia no debe exceder del 50% del valor total de la obra.

Las municipalidades deben incluir en sus presupuestos una partida especial para la formación de los consorcios. Los vecinos deben depositar el aporte en la Tesorería de la Provincia.