



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



La ley nacional de vialidad: su estudio, antecedentes, resultados, situación actual, conclusiones

Paglino, Atilio Angel

1948

Cita APA: Paglino, A. (1948). La ley nacional de vialidad, su estudio, antecedentes, resultados, situación actual, conclusiones.

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

ORIGINAL

75130

Sobresaliente L.62, F.103

INSTITUTO DE ECONOMIA DE LOS
TRANSPORTES

Director: Dr. Adolfo F. J. Silenzi de Stagni

Trabajo presentado por

ATILIO ANGELO PAGLINO

Registro n° 7526

75130

0.3
REPORTE NACIONAL DE VERIDAD

su estudio, antecedentes, resultados, situación actual,
conclusiones.

75130

903

LA LEY NACIONAL DE VIALIDAD

Su estudio, antecedentes, resultados, situación actual,
conclusiones.

I N D I C E

Págs.

CAPITULO I - GENERALIDADES

- 1 - El camino y su función..... 1
- 2 - Tipos de caminos..... 2

CAPITULO II- EL REGIMEN DE VIALIDAD HASTA LA SANCION DE LA SANCION DE LA LEY N° 11.658

- 1 - Financiación de las obras..... 4
- 2 - Inversiones..... 4
- 3 - Carácter de las obras realizadas..... 6

CAPITULO - III-LEY N° 5.315

- 1 - Financiación de obras viales..... 9
- 2 - Tipos de caminos..... 11
- 3 - Las leyes n° 5.315 y 11.658..... 12
- 4 - Conservación..... 13
- 5 - Inversiones..... 13

CAPITULO IV - ANTECEDENTES INMEDIATOS A LA SANCION DE LA LEY DE VIALIDAD

- 1 - Sobreprecio a la venta de nafta..... 19
- 2 - Ley n° 11.582..... 22
- 3 - La Dirección General de Vialidad de la Nación..... 22
- 4 - Proyectos de leyes de Vialidad inmediatamente anteriores a la sanción de la ley n° 11.658..... 23
- 5 - Sanción de la ley n° 11.658..... 26

CAPITULO V - LEY N° 11.658

- 1 - Ley n° 11.658 y disposiciones complementarias y modificatorias..... 28
- 2 - Régimen de obras..... 29

CAPITULO VI - ADMINISTRACION GENERAL DE VIALIDAD NACIONAL

- 1 - Creación, denominación y objeto..... 31
- 2 - Organización..... 32
- 3 - Atribuciones y deberes..... 34
- 4 - Disposiciones generales..... 37

CAPITULO VII - EL FONDO NACIONAL DE VIALIDAD

- 1 - Creación..... 39
- 2 - Recursos que lo integran..... 39
- 3 - Recursos recaudados..... 41

CAPITULO VIII - IMPUESTO A LA NAFTA

1 - Antecedentes.....	49
2 - Leyes n° 11.658 y 12.625.....	49
3 - Fiscalización y percepción.....	50
4 - Impuesto recaudado.....	53

CAPITULO IX - IMPUESTO A LOS LUBRICANTES Y A OTROS COMBUSTIBLES

1 - Impuesto a los lubricantes.....	60
2 - Impuesto a otros combustibles.....	61
3 - Fiscalización y percepción.....	62
4 - Impuestos recaudados.....	63

CAPITULO X - IMPUESTO ADICIONAL A LOS COMBUSTIBLES

1 - Creación por decreto n° 13.410/1943.....	67
2 - Recursos recaudados.....	67

CAPITULO XI - APORTES DEL ESTADO

1 - Disposiciones legales.....	71
2 - Sumas aportadas.....	73
3 - Problemas que origina la falta de aporte.....	74
4 - Criterio del P. Ejecutivo acerca de la afectación de las sumas aportadas.....	78

CAPITULO XII - OTROS RECURSOS

1 - Contribución de mejoras en los Territorios Nacionales....	82
2 - Regociación de títulos.....	84
3 - Renta de títulos, venta o locación de fracciones sobrantes, multas, donaciones, etc.....	85
4 - Sumas percibidas.....	88
5 - Aportes de leyes especiales y del Plan de Gobierno 1947/51	89

CAPITULO XIII - AFECCIÓN DE LOS RECURSOS

1 - Clasificación de los recursos.....	93
2 - Destino de los recursos comunes.....	94
3 - Créditos para obras de la red nacional.....	96
4 - Créditos para obras de la coparticipación federal.....	100
5 - Créditos afectados a los fines del artículo 13 de la ley n° 11.658 (P.O. 1939).....	103
6 - Recursos con afectación específica.....	109

CAPITULO XIV - RED TRONCAL DE CAMINOS NACIONALES

1 - Concepto.....	110
2 - Trazado de la red troncal.....	113
3 - Ancho de los caminos.....	114
4 - Expropiaciones para caminos y obras anexas.....	115
5 - Propiedad de los caminos nacionales y obras anexas.....	116
6 - Obras viales en la Capital Federal.....	117

7 - Obras viales en los Territorios Nacionales; insuficiencia de fondos.....	118
8 - Ejecución de obras viales en los Territorios Nacionales por organismos locales.....	120
9 - Planes de obras.....	121
10 - Plan de mán. 900 millones.....	124
11 - Caminos internacionales.....	131
12 - Afectación de obras de la red nacional y situación financiera.....	131

CAPITULO XV - CONSERVACION DE OBRAS DE LA RED NACIONAL

1 - Concepto.....	134
2 - Importancia de la conservación como factor de absorción creciente de los recursos destinados a obras...	134
3 - Inversiones realizadas y estado de la conservación de la red nacional.....	136

CAPITULO XVI - COPARTICIPACION FEDERAL

1 - Concepto.....	141
2 - Leyes-convenios provinciales.....	142
3 - Recursos que se destinan para la coparticipación federal; limitaciones para su uso.....	147
4 - Procedimiento para hacer efectiva la copart. federal.	156
5 - Régimen de ejecución de las obras.....	158
6 - Conservación de las obras.....	159
7 - Rendición de cuentas.....	161
8 - Cesiones de créditos para obras de la red nacional..	162
9 - Inversiones realizadas y caminos construídos.....	164
10 - Afectaciones para obras de coparticipación federal y situación financiera.....	167

CAPITULO XVII - ARTICULO 13 DE LA LEY 11.658 (L.O. 1939)

1 - Financiación de obras especiales.....	171
2 - Fondo móvil.....	173
3 - Distribución de créditos y afectaciones de obras "cumplimiento artículo 13".....	174

CAPITULO XVIII - RED DE CAMINOS DE VINCULACION INTERNACIONAL Y ACCESOS A AEROPUERTOS O AERODROMOS

1 - Obras a realizar en virtud y con recursos del Decreto 18.410/1943.....	178
2 - Afectaciones para obras "cumplimiento decreto 18410" y situación financiera.....	180

CAPITULO XIX - LEYES ESPECIALES

1 - Obras viales financiadas con recursos ajenos a los de la ley n° 11.658.....	184
2 - Afectaciones de obras "cumplimiento leyes especiales"	188

CAPITULO XX - LA VIALIDAD EN EL PLAN DE GOBIERNO 1947/51

1 - Plan de Gobierno 1947/51.....	192
2 - Las obras de vialidad.....	195

CAPITULO XXI - CONCLUSIONES

1 - La gestión del Organismo Vial.....	199
2 - Situación actual del régimen de la ley n° 11.658(T.O)	208
3 - Necesidad de modificación de la ley n° 11.658(T.O.1939)	216
4 - Conclusiones finales.....	218

BIBLIOGRAFIA.....	219
-------------------	-----

oooooOoooo

CAPITULO - 1

GENERALIDADES

1 - El camino y su función.- La definición de la palabra camino expr tierra hollada por la que se transita habitualmente.- Vale decir, el itinerario elegido para ir de un punto a otro, en el que la acción d continuo tránsito determina la ruta, afirmando el suelo y dándole dur y resistencia.-

El camino es una consecuencia de la necesidad de los hombre de comunicarse entre sí, a efectos de verificar escensialmente el intercambio de sus productos, actividad ésta que permite consumir aquéllos no producidos en el lugar, y determinante de la prosperidad material de los pueblos.-

A igual que todo otro medio de transporte, el camino es un elemento generador de progreso de las zonas que atraviesa, permitiendo el traslado rápido y económico de la producción, con la consiguiente economía de tiempo y dinero.-

Pero para que el camino llene los fines enunciados, no basta simplemente la senda señalada por el tránsito continuo, sino aquéllas en las que el hombre ha hecho alguna obra de mejora para hacerlo más cómodo y permitir en todo tiempo la circulación.-

Es así que se establecen trazados determinados que acorten en todo lo posible los puntos que se quieren unir, o lo extienden a efectos de beneficiar simultáneamente a zonas próximas; que se da al suelo una resistencia superior a la normal, para que las lluvias y otros fenómenos atmosféricos no los hagan intraseitables y que se construyen puentes que permiten pasar sobre los ríos.-

La introducción de mejoras en la senda natural, importa considerar paralelamente el aspecto financiero.- el nudo central de toda política vial gira alrededor de la disponibilidad de los recursos que permitan desarrollarla.- según que éstos sean suficientes o nó, invertidos en las construcciones que aconseje la

economía y la técnica, se tendrá una red apta para comunicaciones rápidas y permanentes, o por lo contrario, será ésta fragmentaria, sin coordinación en el conjunto y en consecuencia deficiente.-

2 - Tipos de caminos.- Para aumentar y mejorar sus condiciones de tránsito se suele dar al suelo de los caminos una mayor consistencia. Lo primero que se hace para lograrlo, es evitar que el agua se estanque sobre esa parte del terreno, produciendo barro o, en los casos en que haya pavimentos, afloje el sostén de este, produciendo quebraduras y roturas.-

Para facilitar el escurrimiento del agua, se da al camino una forma abovedada, que modela su superficie de manera que ambos costados sean más bajos que el centro.- Con esto, el agua se escurre lateralmente y va a zanjales hechas a lo largo del camino, cuya misión es recibir el líquido y servir de cauce al mismo hasta el más próximo desagüe.-

Cuando el trazado elegido pasa por una zona baja, lo que haría imposible que el agua se escurriera, se levanta el camino haciendo bases de tierra llamadas terraplens.- En algunos casos es necesario dar a los terraplens varios metros de altura, para conseguir que el camino tenga un nivel superior al terreno en el que está situado.-

Por el contrario, en otros casos, cuando hay elevaciones excesivas del terreno, se hace necesario rebajar esa altura quitando tierra.- A esta operación se le llama desmonte.-

Los trabajos mencionados, así como los puentes grandes y los muy pequeños -llamados alcantarillas- constituyen lo que se denomina obras básicas, y permiten que el tránsito se realice permanentemente.-

Sin embargo, si éste es muy intenso, es necesario dar mayor consistencia a la superficie de rodamiento, ya que el camino exclusivamente de tierra no resiste sin perjuicio, el paso continuo de una elevada cantidad de vehículos.-

Se impone entonces la necesidad de aumentar la consistencia del camino mezclando determinados materiales con la tierra del mismo, o bien construyendo sobre la obra básica o infraestructura, un pavimento firme.-

El primer procedimiento da origen a los caminos denominados de bajo costo o de costo intermedio y el segundo a los de alto costo.-

Los caminos de alto costo o pavimentados pueden ser: adoquinado de hormigón o bituminosos (asfalto).- Este tipo de construcciones, por ser de gran solidez, permite cualquier cantidad de tránsito.-

La elección del tipo de camino, se determina en función de la disponibilidad de recursos para ejecutarlo, y de las necesidades de las zonas que la red de caminos ha de servir.-

La consideración de uno y otro aspecto constituye desde el punto de vista económico de fundamental importancia para el desarrollo de una política de viabilidad.-

ooooOoooo

CAPITULO - II

EL REGIMEN DE VIABILIDAD HASTA LA SANCIÓN

DE LA LEY Nº 11.658

1 - Financiación de las obras.- En el punto anterior se ha dicho que la disponibilidad de recursos y la consideración de las necesidades de las zonas que la red de caminos ha de servir, revisten fundamental importancia, para el desarrollo de una política de viabilidad.-

La carencia hasta la sanción de la Ley Nº 5.315 de recursos especialmente destinados a la construcción de caminos, y la insuficiencia de los arbitrados posteriormente por la ley citada, constituyó el principal obstáculo que trabó hasta la sanción de la ley de Viabilidad, el desarrollo de la red caminera argentina.-

Los recursos con que el Estado dispuso para llevar a cabo la obra vial, han sido tomados de rentas generales o de la emisión de títulos de la deuda interna o externa, y de la contribución de empresas ferroviarias.-

De la inexistencia de fondos permanentes se deriva la falta de planes orgánicos.- Los caminos son construídos en esa época según la mayor o menor diligencia de los gobiernos, sin responder su ejecución a plan alguno, y por el monto de las partidas aprobadas por el Poder Legislativo.- La falta de sanción de nuevos créditos en años posteriores determinaba automáticamente la paralización de las obras.-

2 - Inversiones.- En el cuadro siguiente, publicado en la memoria de Viabilidad correspondiente al año 1933, se detallan las sumas invertidas en el período 1858/1932, por el Gobierno Nacional.

1 - SUMAS INVERTIDAS POR EL GOBIERNO NACIONAL EN OBRAS DE PUNTES Y CAMINOS DESDE EL AÑO 1858 HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1932 Y SU RELACION CON LOS GASTOS PUBLICOS DE LA ADMINISTRACION FEDERAL

AÑOS	Inversión en obras de puentes y caminos M\$N	Porcentaje	AÑOS	Inversión en obras de puentes y caminos M\$N	Porcentaje
1858	17.000.-	0,26	1896	252.000.-	0,14
1859	20.000.-	0,37	1897	350.000.-	0,26
1860	15.000.-	0,15	1898	300.000.-	0,10
1861	15.000.-	0,15	1899	732.460.-	0,42
1862	37.000.-	0,45	1900	498.160.-	0,32
1863	37.000.-	0,45	1901	433.160.-	0,27
1864	100.000.-	0,62	1902	518.475.-	0,26
1865	94.118.-	0,18	1903	350.360.-	0,19
1866	120.000.-	0,38	1904	775.351.-	0,39
1867	120.000.-	0,37	1905	1.708.802.-	0,49
1868	145.000.-	0,39	1906	2.209.532.-	0,81
1869	160.000.-	0,47	1907	3.560.635.-	1,40
1870	184.950.-	0,41	1908	3.107.241.-	1,20
1871	207.000.-	0,43	1909	3.262.456.-	0,92
1872	152.000.-	0,26	1910	4.888.743.-	1,18
1873	152.000.-	0,21	1911	4.213.326.-	0,99
1874	152.000.-	0,22	1912	4.150.350.-	1,00
1875	152.000.-	0,23	1913	4.287.942.-	1,05
1876	96.000.-	0,19	1914	5.288.247.-	1,25
1877	24.000.-	0,06	1915	7.136.916.-	1,77
1878	9.600.-	0,02	1916	6.590.351.-	1,47
1879	45.600.-	0,09	1917	2.667.493.-	0,72
1880	42.600.-	0,07	1918	1.785.635.-	0,42
1881	60.000.-	0,09	1919	2.062.842.-	0,48
1882	84.000.-	0,06	1920	3.325.155.-	0,68
1883	114.000.-	0,11	1921	4.359.103.-	0,77
1884	84.000.-	0,07	1922	6.215.315.-	0,98
1885	114.000.-	0,12	1923	5.476.571.-	0,86
1886	114.000.-	0,13	1924	8.091.813.-	1,20
1887	123.000.-	0,11	1925	8.940.616.-	1,19
1888	147.000.-	0,12	1926	9.688.589.-	1,20
1889	165.000.-	0,13	1927	15.935.333.-	2,00
1890	216.000.-	0,26	1928	16.606.247.-	2,00
1891	216.000.-	0,28	1929	14.255.979.-	1,66
1892	180.000.-	0,20	1930	18.174.330.-	2,11
1893	180.000.-	0,20	1931	19.294.225.-	2,40
1894	180.000.-	0,19	1932	23.014.981.-	2,74
1895	144.000.-	0,13		<u>217.956.610.-</u>	

Un resumen de lo hecho en material vial, lo establece el detalle de la inversión de fondos para caminos.- En los 49 años comprendidos entre 1858 y 1906 se gastó, en total, poco más de \$ 12,4 millones de pesos, es decir, un promedio anual de 252.100 pesos, suma empleada en su parte más considerable en la construcción de puentes.- En 1907 fué sancionada la Ley 5.315 y los fondos recaudados en virtud de sus disposiciones, se destinaron a caminos de acceso a las estaciones ferroviarias, totalizando las inversiones realizadas en tales obras desde 1908 a 1932, 60,3 millones de pesos, según se detalla en el cuadro n° 4

Se pudo atender con tales fondos en éste último período, las necesidades de transporte de nuestra producción agrícola, que entonces comenzaba su desarrollo, hasta las estaciones ferroviarias, para ser luego transportada por el riel hasta los centros de consumo o exportación.-

Con el aumento de los vehículos automotores, la exigencia pública se hizo sentir con más energía.- Hasta entonces el camino de tierra mejorado y los puentes facilitaban el transporte en vehículos de tracción a sangre.- Al desarrollo del tráfico automotor exigía en cambio caminos lisos y de tránsito permanente y determinó mayores inversiones a partir del año 1927 y, posteriormente, la sanción de la ley N° 11658.

3 - Carácter de las obras realizadas.- Los caminos desempeñaron en nuestro país distintas funciones, según se los considere antes del advenimiento del ferrocarril y en particular de la sanción de la Ley N° 5.315; después de la aparición de éstos hasta la sanción de la Ley de Vialidad, y desde ésta hasta el presente.-

En su origen los caminos argentinos tenían el carácter de una red troncal, unían a ciudades separadas por grandes distancias, en particular a la Capital Federal con las Capitales de provincias y países limítrofes.- El costo de ejecución de estos caminos era casi nulo y estaba determinado principalmente por la existencia de puentes.-

Técnicamente, eran deficientes, pero bastaban, aunque con dificultades para el tránsito a sangre que entonces se desarrollaba; su trazado había sido determinado por las necesidades de transporte.

su huella en las tierras altas, convirtiéndose estas rutas más tarde en caminos reales.-

La construcción de los ferrocarriles, determinó un cambio fundamental en la función de los caminos.- Se abandonaron las antiguas rutas primarias de grandes longitudes para dar origen a una red más densa cuyo centro eran las estaciones de ferrocarril.-

Los caminos de larga distancia habían perdido casi totalmente su interés, porque la tracción a sangre, lenta, costosa e insegura, no satisfacía las nuevas exigencias condicionadas a un ritmo más acelerado.

Al levantar alambrados, los propietarios de extensas zonas, cerraron muchos de estos caminos que desaparecieron para siempre.-

Sanccionada la ley N° 5.315 cobró más vigor la construcción del nuevo tipo de camino, dado que se disponía entonces de un fondo especial para ese objeto.-

En aquellas regiones carentes de vías ferreas, no se operó, lógicamente, este proceso, por cuanto el camino conservó siempre su característica de red troncal.-

Posteriormente, en la época actual, un moderno elemento, el automotor, había de operar, por la independencia de sus movimientos y su rapidez, un nuevo cambio en la fisonomía del país, con el renacimiento de las grandes rutas, condicionadas ahora a las exigencias del vehículo mecánico.- La sanción de la ley de vialidad dió el necesario impulso financiero, para la formación de una nueva red troncal de caminos que uniere todos los puntos importantes del país, ampliando en algunas regiones, las zonas de influencia de los ferrocarriles, y quitando parte de su tráfico en otras.-

4 - Conclusiones.- De lo expuesto cabe concluir que hasta que se sancionó la ley de Vialidad, el país no pudo desarrollar una política vial de importancia, fundamentalmente por falta de recursos.- El costo de los caminos es elevado y el país no dispuso de ellos sino en una medida reducida.- Agravó la situación la falta de un plan orgánico que coordinase la ejecución de obras de vialidad entre el Gobierno de la Nación y

las Provincias, así como la de organismos adecuados de carácter especialmente técnicos para el estudio y la acción vial.-

oooooooooooooooo

CAPITULO - III

LEY N° 5.315

1 - Financiación de Obras viales.- La Ley N° 5.315, crea por vez primera un sistema permanente de ingresos afectados exclusivamente a la construcción de obras viales.-

Promulgada el 1° de Octubre de 1907, entró en vigor en el año 1908

Establece en su artículo 8, que

"Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan en el país serán libres de derechos de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1° de Enero de 1947. La empresa pagará durante este mismo plazo y cualquiera que sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al tres por ciento (3%) del producido líquido de sus líneas, quedando exonerada por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial o municipal.

"Se establecerá el producto líquido reconociéndose como gasto el sesenta por ciento (60%) de las entradas.

"Si los gastos excedieran de este límite en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo.....

Por el artículo 19 se autorizó a las empresas de ferrocarriles, existentes en la fecha de promulgación de esta Ley, a recogerse a los beneficios establecidos en el artículo 8°, siempre que, se sometieran a las condiciones determinadas en el mismo artículo 8° y en el 9°, cuyo texto es el siguiente:

"Las tarifas de pasajes y de carga serán intervenidas por el Poder Ejecutivo cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del diez y siete por ciento (17%) del capital en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo, y siempre que los gastos no excedan del sesenta por ciento (60%) de las entradas. Si la proporción de gastos fuere mayor en tres años consecutivos la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo y, en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos

"efectos, el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento "del mismo".-

Todos los ferrocarriles nacionales se acogieron a los beneficios de esta Ley, aceptando las cargas que ella impone.-

El total aportado en cumplimiento del artículo 8º, por las empresas ferroviarias desde la sanción de la Ley hasta el término de la vigencia de la misma, totalizó 122,3 millones, cuyo detalle por año se establece a continuación

2 - SUMAS DEPOSITADAS EN CONCEPTO DEL 3%,
POR LAS EMPRESAS ACOGIDAS A LA LEY
5.315, DESDE SU INICIACION, CLASIFICADAS POR EJERCICIO

<u>Ejercicio</u>	<u>Suma depositada</u>
1908	1.116.149 68
1909	2.651.837 92
1910	2.336.142 32
1911	2.104.704 89
1912	3.640.158 37
1913	3.517.272 47
1914	2.528.666 01
1915	2.892.049 73
1916	2.886.153 11
1917	2.410.069 23
1918	2.604.397 82
1919	3.605.489 56
1920	3.847.264 61
1921	1.798.820 12
1922	3.099.066 06
1923	4.681.845 18
1924	5.287.632 40
1925	4.940.184 35
1926	4.975.638 63
1927	5.169.013 20
1928	5.343.616 31
1929	5.610.544 47
1930	4.047.246 37
1931	2.736.708 97
1932	3.298.757 57
1933	3.155.166 22
1934	2.184.836 11
1935	2.830.567 27
1936	2.103.172 38
1937	4.338.196 63
1938	2.131.163 13
1939	1.848.854 20
1940	1.861.617 96
1941	1.759.320 34
1942	2.007.950 70
1943	2.526.713 32
1944	2.853.307 22
1945	3.419.470 60
1946	2.856.882 11
1947	230.174 37

El cuadro que a continuación se inserta, discrimina por expresos ferroviarias el importe recaudado, en el período citado más arriba,

3- El presente informe es el resultado de las cuentas de las expresos ferroviarias, en virtud de la Ley N° 8.315, sobre la institución, de comisiones de los Ferrocarriles.

Ferrocarriles	Importe	% del Total
F.C. Central Argentino	30.894.764 33	25,3
F.C. Sud	32.938.932 32	17,0
F.C. San Martín y Nord Este	3.086.043 84	0,5
F.C. Oeste	13.159.851 35	10,7
F.C. Pacífico	21.853.446 53	17,0
F.C. Compañía General Buenos Aires	1.727.334 04	1,4
F.C. Provincia de Santa Fe	4.847.675 28	4,0
F.C. Central Córdoba	4.936.084 07	4,0
F.C. Central Buenos Aires	1.330.656 00	1,1
F.C. Rosario Puerto Belgrano	1.174.770 40	1,0
F.C. Entre Ríos	2.665.803 07	2,2
F.C. Nord Este Argentino	1.068.833 10	1,4
Tranvía a Vapor de Marabá	3.531 54	0,0
F.C. Central del Chubut	19.986 51	0,0
F.C. Transandino Argentino	108.616 87	0,1
F.C. del Estado	670.231 37	0,0
F.C. Terminal Central de Buenos Aires	37.638 33	0,1
F.C. Pacífico Gran Oeste Argentino	831.579 21	0,7
F.C. Pacífico Villa María a Rufino	42.904 50	0,0
	<u>122.226.760 80</u>	<u>100,0</u>

Estos ingresos no han de considerarse definitivos, por cuanto existen pendiente de entrega por las expresos ferroviarias, una suma aún indeterminada, superior a los 11,5 millones, en concepto de diferencia entre las sumas depositadas por las empresas y las consideradas "a depositar" por decreto posterior del Poder Ejecutivo.-

En la ratificación del convenio del 17 de diciembre de 1946 -adquisición de los activos físicos de las ex-compañías de capital francés por el Gobierno Nacional-, se establece una reserva de 2,0 millones a efectuar por las empresas vendedoras y que será retenida por el Gobierno, para responder a las deducciones que el artículo 1° de la resolución enumera, y entre ellas, la contribución del 3%.-

3 - Tipos de cuentas.- Los recursos ingresados en cumplimiento del artículo 3° de la Ley 8.315, no pueden ser invertidos libremente por el Poder Ejecutivo. La segunda parte del artículo citado, dispone su

afectación especial, en los siguientes términos:

.... El importe del tres por ciento (3%) del producido líquido será aplicado a la construcción y mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por la línea, en primer término de los caminos que conduzcan a las estaciones, y en proporción a la extensión de vías en cada provincia.-

"El Poder Ejecutivo depositará en cuenta especial, en el Banco de la Nación Argentina, las cantidades que las empresas abonen en cumplimiento del artículo 8. Sin perjuicio de las sumas votadas para el mismo objeto por leyes especiales y por la de presupuesto, no podrá darse a este fondo ningún otro destino que el expresamente determinado en la presente ley".

Los caminos de acceso a las estaciones ampliaron la zona de explotación de los ferrocarriles, y en su tiempo, desempeñaron un papel de suma importancia en la economía del país.-

3 - Las leyes N° 6.315 y N° 11.658.- Las necesidades de construcción y mejoramiento de esas rutas, no han podido ser satisfechas con las sumas aportadas por las empresas ferroviarias, que, a pesar de ser importante resultaron exiguas, dado los muchos caminos de acceso existentes a las estaciones. La ley Nacional de vialidad creó una situación especial en beneficio de esos caminos, porque en su artículo 3°, señala que deberá darse preferencia en la ejecución de obras, entre otras, a la de los caminos de acceso a las estaciones y puertos.-

Respecto a los ingresos de la ley 6.315, si bien entran a formar parte del fondo de vialidad, mantienen en el régimen de la ley 11.658, la afectación dispuesta por aquella.-

Esta aplicación simultánea de los fondos correspondientes a las dos leyes, al aumentar la extensión y asegurar la conservación de los caminos de acceso, ensancha el panorama vial complementario de la red ferroviaria y extiende la zona de tierras aprovechables para las actividades agrícolas.

Por un decreto del 1° de junio de 1936, se autorizó a la Dirección Nacional de Vialidad, a entablar juicios de expropiación con arreglo a los artículos 16 y 18 de la ley 11.658 (Texto 1932), para obtener las tierras necesarias para la construcción de caminos a ejecutarse en virtud

y con los fondos que arbitra el artículo 3º de la Ley 5.315.-

Con ello desapareció uno de los mayores inconvenientes con que se tropezaba en la realización de dichas obras y que, en algunos casos, había obligado a paralizar los trabajos o llevar el trazado por lugares que no siempre resultaban los más convenientes.-

Al modificarse en 1939 la ley 11.658, se incluyó en el artículo 18 (ex-1º 16) la extensión de las disposiciones que él consigna, a las expropiaciones exigidas para las obras ejecutadas con fondos de la ley 5.315.-

4 - Conservación.- Los caminos de la ley nº 5.315 no eran generalmente conservados, después de construídos; de esa manera, el tránsito los destruía, malográndose la obra en muchos casos y haciéndose impracticable realizar nuevas obras de importancia, a fin de ponerlos en condiciones adecuadas; falta de coordinación en los trabajos que redundaba en perjuicio directo de los ferrocarriles y de los productores.-

Consecuente con lo que determina el artículo 34 (ex-1º 31) de la Ley 11.658, sobre obligación de las provincias de mantener en perfecto estado de conservación los caminos provinciales construídos con fondos de esa ley, el Poder Ejecutivo estableció por decreto nº 55.445 de fecha 23 de febrero de 1935, que esa obligación alcanza también a los construídos con recursos de la Ley 5.315, dado que pasan al dominio de las provincias.

Posteriormente, por resolución del Directorio Nacional de Vialidad del 3 de marzo de 1945, se dispuso en vista que las autoridades en cuya jurisdicción se encuentran los caminos desatendían su conservación, destinar para tal fin hasta el 20% del crédito anual para obras, discriminado por provincia o territorio, y por zona de ferrocarril, previa recomendación de las empresas afectadas.-

Se destina además hasta un 10% del crédito anual, para invertir pequeñas obras de reparaciones urgentes que se ejecutarán por administración contratada a cargo de las empresas ferroviarias, y con arreglo al reglamento aprobado para tal efecto en junio de 1945.-

5 - Inversiones.- En el período comprendido entre los años 1908 y 1932 se invirtieron 50,3 millones de pesos en la ejecución de las obras de la ley nº 5.315, según detalle en el cuadro siguiente.

4.-INVERSIONES EN OBRAS DE LA LEY 5.315

PERIODO 1908 A 1932

<u>EJERCICIOS</u>	<u>IMPORTE</u>
1908/09	558.879 31
1909/10	1.722.093 27
1910/11	1.669.855 49
1911/12	1.388.813 42
1912/13	1.788.395 11
1913/14	2.762.647 39
1914/15	3.214.257 82
1915/16	2.651.945 80
1916/17	1.912.767 12
1918	287.485 67
1919	296.743 66
1920	724.530 89
1921	1.346.294 15
1922	1.962.176 91
1923	1.832.060 16
1924	2.194.620 78
1925	2.744.780 36
1926	2.490.365 61
1927	3.350.274 62
1928	3.312.955 78
1929	1.523.483 42
1930	3.371.648 12
1931	3.932.302 77
1932	<u>3.262.320 77</u>
	<u>50.278.229 39</u>

En el lapso comprendido entre los años 1908 a 1916 el ejercicio financiero abarcaba el período 1° de julio a 30 de junio.- El correspondiente al ejercicio 1916/17 afecta las operaciones realizadas desde el 1° de julio de 1916 al 31 de diciembre de 1917.- Los años restantes comprenden inversiones realizadas en el año calendario.-

En la conservación de estas obras se gastó aproximadamente en el período de referencia 9,0 millones de pesos.-

Desde la sanción de la ley de Vialidad, los recursos de la ley N° 5.315 disminuidos con una deducción del 10% practicada en concepto de contribución a los gastos administrativos de la ley n° 11.658, e incrementados con otros recursos tales como la renta de los títulos adquiridos con fondos disponibles, fueron invertidos como sigue:

5 - INVERSIONES DE LOS RECURSOS DE LA LEY N° 5.315 EN EL PERIODO 1933/1947

Conceptos.	1947	1946	1945	1933/1944	Acumulación	%
<u>GASTOS</u>	<u>81.073,11</u>	<u>75.215,00</u>	<u>70.270,70</u>	<u>834.972,66</u>	<u>1.061.332,47</u>	<u>3,5</u>
<u>Sueldos</u>	<u>75.248,84</u>	<u>69.630,50</u>	<u>66.282,40</u>	<u>788.172,44</u>	<u>999.334,18</u>	<u>3,3</u>
<u>Otros gastos</u>	<u>5.824,27</u>	<u>5.584,50</u>	<u>3.988,30</u>	<u>46.800,22</u>	<u>61.998,29</u>	<u>0,2</u>
<u>OBRAS</u>	<u>638.230,14</u>	<u>906.290,62</u>	<u>11.028.61,46</u>	<u>25.523.692,86</u>	<u>28.196.075,08</u>	<u>96,5</u>
Total	<u>719.303,26</u>	<u>1.001.306,62</u>	<u>11.781.32,16</u>	<u>27.368.665,52</u>	<u>30.257.407,55</u>	<u>100,0</u>

El total acumulado de "obras" fué invertido en la forma que indica la columna "f" del cuadro n° 6, entre los ferrocarriles que el indica:

6 - ALIANZAS DE OBRAS - MAY 5-31-6

(en miles de mfn.)

FERROCARRILES	Créditos no- resump. 1933/1947	O B R A S			Inversión sumada	Saldo para futuras afectaciones		Saldos para foto- ras inversiones.
		c	d	e		f	g	
	b							i
Central Argentine.....	10.329,8	0.191,1	8.177,0	8.026,7	7.851,0	2.138,4	76,9	2.378,5
Smd.....	11.008,0	10.054,7	10.028,8	9.510,2	9.170,1	1.613,3	78,6	2.497,9
B. Alanca y N. Oeste.....	1.213,3	1.066,2	1.027,3	836,0	926,4	143,0	76,3	286,9
Oeste.....	3.154,4	2.383,1	2.308,1	2.238,9	2.189,8	766,3	69,3	864,6
Pacífico.....	7.372,4	5.379,4	5.376,4	5.369,2	4.918,1	1.993,0	66,7	2.454,3
Estado.....	1.383,4	600,3	597,4	597,4	582,4	783,1	42,3	801,0
Santa Fe.....	1.153,6	683,9	639,2	609,4	557,7	469,8	48,3	595,9
Compañía General.....	895,6	547,1	539,9	539,9	539,9	42,4	90,6	55,6
Rosario a Pto. Belgrano.	359,6	298,1	298,1	298,1	298,1	61,5	32,8	61,5
Nore Afes.....	1.461,8	996,7	996,7	996,7	996,6	454,6	68,6	455,8
N. Zeta Argentino.....	1.076,3	694,2	626,8	636,8	631,6	382,1	58,8	444,7
Central de Buenos Aires.	1.141,1	686,7	685,7	423,4	407,0	455,4	36,8	734,1
Tramvía Vapar Rafaela....	0,8	-	-	-	-	0,8	-	0,8
Tramvino Argentino.....	39,2	28,6	28,5	28,5	28,5	10,7	72,8	10,7
Term. Central de Ba. Aires	201,1	-	-	-	-	201,1	-	201,1
	<u>41.139,5</u>	<u>31.593,0</u>	<u>31.399,9</u>	<u>30.194,2</u>	<u>29.196,1</u>	<u>9.546,5</u>	<u>71,0</u>	<u>11.943,4</u>

Analizando integralmente el cuadro n° 6 y comparando los gastos que lo integran con los expuestos en estados similares de años anteriores, publicados por la Dirección Nacional de Vialidad, se llega a la conclusión que esa Repartición ha dado preferente atención a las obras del régimen de la Ley n° 11.648, postergando el estudio y ejecución de las del régimen de la Ley n° 5.316.-

En efecto, las sumas disponibles, han excedido anualmente, no ya a las invertidas en obras, sino del monto de las obras proyectadas.-

No se trata de una demora en la ejecución, sino en la primera etapa de la realización, cual es la presentación y posterior aprobación del proyecto.-

La columna "g" refleja la diferencia entre las sumas disponibles y el monto de las obras proyectadas, discriminada por ferrocarriles.- La columna "i" indica recursos aportados por las empresas ferroviarias pendientes aún de inversión.-

ccccc

CAPITULO - IV

ANTECEDENTES INMEDIATOS A LA SANCIÓN
DE LA LEY DE VIALIDAD

1 - Interacción a la venta de neta. - En el año 1931, se logró, por convenio entre el Gobierno Provisional de la Nación y los productores, introductores y exportadores de neta, una nueva fuente de recursos para la prosecución de las obras viales en ejecución y la instalación de otras nuevas.-

Este nuevo recurso tiene capital importante en la historia de la vialidad en el país, por cuanto anticipaba la sanción de la Ley 11.038, y confirmaba definitivamente que el consumidor de este combustible aceptaba con agrado la aplicación de un impuesto que habría de permitir una evolución extraordinaria de la vialidad argentina.-

Fue firmado el 2 de febrero de 1931 por el Ministro de Agricultura en representación del Poder Ejecutivo Provisional de la Nación, y todos los importadores y productores de neta en la República Argentina, inclusive la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, participando como fin llevar a la práctica el programa de construcción de caminos del Gobierno Nacional, dentro del territorio del país.-

El artículo 2º -base fundadora del plan de caminos- establecía un monto del precio de venta de cada unidad de neta destinada a cualquier consumo dentro del territorio de la República, de dos centavos (más 0,02) moneda nacional por litro vendido a granel y setenta y cinco centavos (más 0,75) por cada cajón de dos litros de aproximadamente treinta y cinco y medio litros (37,5 litros) de contenido total, a partir desde la fecha que estableciera el Ministerio de Agricultura.-

El impuesto era retenido por el distribuidor y depositado luego en el Ministerio citada más arriba, para ser luego transferido al de Obras Públicas " en el exclusivo propósito de aplicarlos a la reparación de los caminos actuales, el mejoramiento de los que sean susceptibles

de que esos trabajos resulten convenientes, y especialmente a la construcción de nuevos caminos generales y radiales que faciliten el transporte a los puertos y a las estaciones de ferrocarril, en los puntos en que se haga más sentida la necesidad de esa construcción de caminos?

Otra disposición importante del convenio resultaba del artículo 6° al establecer que aquél "quedará en vigor hasta la fecha en que el H. Congreso de la Nación sancione la ley que el Gobierno gestionará y que proveerá un impuesto en reemplazo de este medio de aportar los fondos necesarios para efectuar el programa del Gobierno Nacional para la construcción de caminos.- Un año después de haber comenzado a funcionar el H. Congreso, el "Ministerio" y los "Distribuidores" convendrán si continúa o queda cancelado este convenio".-

Esta disposición traducía el compromiso del Poder Ejecutivo de elevar un proyecto de ley de viabilidad, que contemplara integralmente el problema vial argentino.-

Se incorporó además, un sobre-precio adicional para la Provincia de Buenos Aires, y con relación a su consumo de nafta, destinado a caminos de su jurisdicción.-

Dos días después de su firma, el convenio era aprobado por el Poder Ejecutivo.-

Las sumas ingresadas durante los dos años de aplicación del sobre-precio ascendieron a más 32,0 millones, conforme al detalle que por año y jurisdicción territorial se expone en el cuadro n° 7.-

**7 - DISTRIBUCION POR JURISDICCION TERRITORIAL
DE LAS SUMAS RECAUDADAS EN CONCEPTO DE SO-
BRESPRECIO A LA VENTA DE LA NAFTA, CORRES-
PONDIENTE A LOS AÑOS 1931-1932**

JURISDICCION TERRITORIAL	I M P O R T E S	
	A ñ o 1931	A ñ o 1932
Capital Federal.....	5.027.771 17	5.329.211 02
Buenos Aires.....	4.221.831 95	5.153.541 29
Catamarca.....	30.071 25	34.133 93
Córdoba.....	1.560.509 89	1.785.497 61
Corrientes.....	149.562 02	143.198 09
Entre Ríos.....	658.971 77	608.444 01
Jujuy.....	41.934 70	40.830 53
Mendoza.....	392.496 27	405.458 90
La Rioja.....	24.830 01	25.328 87
Salta.....	77.458 12	76.781 74
San Juan.....	134.774 75	152.198 07
San Luis.....	65.129 85	67.062 72
Santa Fe.....	1.931.598 32	1.996.429 14
Santiago del Estero.....	72.025 20	65.565 64
Tucumán.....	149.353 87	169.308 93
Chaco.....	106.826 82	106.390 75
Chabut.....	104.121 44	120.723 08
Formosa.....	12.248 87	19.991 09
Los Andes.....	1.666 33	929 05
Misiones.....	95.585 55	111.229 97
La Pampa.....	205.399 07	236.256 37
Neuquén.....	25.444 66	32.400 28
Río Negro.....	85.021 00	95.878 72
Santa Cruz.....	42.399 60	60.556 62
Tierra del Fuego.....	56 87	65 42
	<u>15.220.968 85</u>	<u>16.807.701 00</u>

Se observan la provisión preponderante de la Capital Federal y Buenos Aires en la formación del Fondo Vial.

Esta suma fueron invertidas en su casi totalidad en los años de su percepción quedando aún al cierre del ejercicio de 1967 un remanente de \$n 18.900 pendientes de inversión.-

Carece de objeto que se mantenga en los balances de la Administración General de Viabilidad Nacional esa pequeña suma, correspondiendo en la unifique con los créditos para la ejecución de obras de la red nacional.-

3 - Ley N° 11.822.- El impuesto interno a la venta fue creado por decreto del 29 de enero de 1932, quedando a cargo de la Administración de Impuestos Internos, su percepción.-

La Ley n° 11.822, dispone en el punto 17 del artículo 1º el contenido de la ley del decreto citado.-

Este impuesto fue el paso previo a la creación de la Ley de Viabilidad, por cuanto la sanción de ésta no significó crear un nuevo gravamen.

3 - La Dirección General de Viabilidad de la Nación.- A efectos de cumplir con el primer mandato de la Ley N° 6.315 y posteriormente del sobreprecio a la venta de nafta, se crearon sucesivamente una serie de Reparticiones ó Divisiones, que culminaron con el decreto del Poder Ejecutivo de fecha 11 de marzo de 1932, por el que se crea la Dirección General de Viabilidad de la Nación, refundiendo en este organismo la Dirección General de Puertos y Caminos, la División de Contabilidad de los Fondos de Viabilidad (Ley 5.315 y sobre todo a la nafta) y el Directorio Central de Caminos y Camiones.-

Este decreto, que no llegó a cumplirse, por cuanto poco después se sancionaba la Ley n° 11.622, fue la primera norma de derecho positivo que contempló, aún cuando con imperfecciones, el problema vial en su conjunto.-

Clasifica a los caminos en tres categorías: Nacionales, Provinciales y Municipales.-

Los primeros son declarados tales por el Poder Ejecutivo y serán construídos y conservados por el Gobierno de la Nación.- La Construcción y conservación de los restantes estará a cargo de las Provincias y Municipalidades.- Los primeros, a igual que los llamados puentes nacionales forman parte de la red nacional de caminos.-

Son recursos de este régimen el producto del sobreprecio de venta a la nafta; los que arbitra la Ley n° 5.315; las contribuciones de las provincias de sus ventas generales o de las leyes especiales existentes o que se dicten, las donaciones y legados y los que se obtengan por concesiones en los caminos.-

Respecto a los recursos proveniente del aporte de la empresas ferroviarias, se mantiene la afectación especial dispuesta por la Ley 5.315.-

La Dirección General de Vialidad -conferus lo establece el decreto- no es una Repartición Autárquica, sino un organismo dependiente directamente del Poder Ejecutivo.- Compete a este la incorporación de caminos e puentes a la red nacional; la aprobación de los planes, proyecto y presupuesto de obras y la aprobación del contrato.-

Es esta una de las diferencias fundamentales con la Dirección creada poco después por la Ley n° 11.668.- Tampoco se organiza un régimen de Coparticipación Federal, sino que por lo contrario, dispone la posibilidad de convenir con los Gobiernos Provinciales, la contribución de los mismos para la construcción de caminos nacionales.-

4 - Proyectos de leyes de Vialidad inmediatamente anteriores a la sanción de la ley n° 11.668.-

La Ley Nacional de Vialidad fué sancionada en base al proyecto preparado por las Comisiones de Comunicaciones y Transportes y de Obras Públicas, las que estudiaron los proyectos presentados por el diputado Spinetto y otros (Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados del 23 de Agosto de 1929 y 8 de Junio de 1932); por los diputados Maret, Castiella e Inza (Diarios de Sesiones de la Cámara de Diputados, del 13 de Junio

de 1932); mensaje y proyecto de la Ley del Poder Ejecutivo (Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, del 15 de Junio de 1932) y por el diputado Pueyrredón (Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, del 15 de Junio de 1932).-

El proyecto de ley de los diputados Alfredo L. Spinette y otros, creaba una Dirección Nacional de Carreteras que construiría la llamadas carreteras nacionales, e instituiría una ayuda financiera a las provincias para la construcción de las denominadas carreteras con subsidio nacional, en el artículo 1º del proyecto, debiendo las Provincias firmar un convenio con la Nación aceptando el régimen a crearse.-

Los fondos con que habría de contar la referida Dirección, se integraban con una tasa del 2 por mil sobre el valor del suelo en toda la República, excluidas las mejoras, contribución de la Ley 5.315, multas y otros recursos votados por el Parlamento con ese fin.-

Se autorizaba además al Poder Ejecutivo, a emitir títulos hasta más 1/0 millones por año, no pudiendo exceder la emisión total de más 800 millones, destinados a ser invertidos exclusivamente al cumplimiento de los fines perseguidos en el proyecto.-

Los diputados Carlos Heret (a), Alejandro Castiella y Rufino Inda presentaron un proyecto de ley que en terminos generales contemplaba los puntos que a continuación se indican: Creación de una Repartición autárquica denominada Dirección Nacional de Vialidad cuya organización y funciones era, con ligeras modificaciones, similar a la establecida por la Ley N° 11.652.-

Para la atención de los gastos que demandara el estudio, trazado, mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras anexas a las mismas se creaba un fondo nacional de vialidad, formado con aportes de rentas generales, contribución de la ley 5.315, con la proporción que cada año correspondiera del producido de los derechos de aduana por los artículos relacionados con el automotor, y con la proporción correspondiente del producido de los impuestos internos

a la marfa, lubricantes y cubiertas para automotores.--

La Nación debía abstenerse de efectuar obras similares de cualquier naturaleza dentro del territorio de las provincias, salvo la aplicación de los fondos de la Ley Nitro (Nº 5.315).-- No empleando directamente los fondos destinados a Viabilidad en el territorio de las provincias, la Dirección de Viabilidad los entregaría a las que se acogieran al régimen del proyecto, en concepto de ayuda federal.--

Esto haría surgir la siguiente clasificación para la acción de la Dirección Nacional de Viabilidad.-- Acción directa en los caminos nacionales de los territorios, y acción indirecta de ayuda a las provincias y municipalidades y otros organismos viales locales.-- En los territorios nacionales. Dos días después de la presentación del proyecto del grupo parlamentario socialista expuesto precedentemente, el Poder Ejecutivo Nacional elevó al H. Congreso uno propio que presenta analogías de fondo con la Ley de Viabilidad sanjonista.--

A igual que los anteriores, se crea una repartición antárquica para la aplicación de la Ley y administración de un fondo nacional de Viabilidad. Se forma ésta con una tasa nacional de cinco centavos moneda nacional por litro de nafta y de diez centavos por kilogramo de aceites lubricantes; contribución del artículo 8 de la Ley 5.315; aporte de rentas generales que no será inferior a \$ 5 millones; mitas, donaciones y el producido de la negociación de títulos que surtirá a emitir el H. Congreso para obras de Viabilidad.--

Instituye, un sistema de ayuda federal a las provincias, destinando con ese fin el 40% de la recaudación en concepto de las tasas a la nafta y lubricantes correspondientes a las provincias.--

La construcción y conservación de la red de carreteras nacionales queda a cargo del organismo nacional.--

Cabe citar también el proyecto presentado por el diputado Carlos A. Pueyrredón.-- En él se crea una entidad autónoma, a la que fija la obligación de emprender especialmente en la construcción dentro de un período

de doce años de 3.000 kilómetros de caminos afirmados de tipo superior, 6.000 kilómetros de caminos afirmados de tipo intermedio, 20.000 kilómetros de caminos afirmados de tipo inferior y 200.000 kilómetros de caminos de tierra permanentemente conservados.--

El fondo de viabilidad se forma con el producido, durante 12 años, de una tasa nacional de \$ 0,06 por litro a la nafta y otros combustibles líquidos para automotores y de \$ 0,12 por kilogramo a los aceites lubricantes; contribución de las empresas ferroviarias; patentes de "caminos de interés General"; aporte del Estado no inferior a \$ 10 millones; multas donaciones; negociación de títulos; preparación de impuestos aduanares sobre artículos relacionados con el café; preparación de derechos por concesiones en la zona caminera; venta de tierras sobrantes y renta de títulos.--

Reproduce con ligeras modificaciones el artículo del proyecto del Poder Ejecutivo relativo a la Ayuda Federal a las provincias.--

Por último, hemos de referirnos al despacho de las comisiones de Comisiones y Transportes y Obras Públicas, elaborado en base a los proyectos expuestos más arriba, y que con las pocas modificaciones introducidas en la Cámara de Diputados, emitió la Ley Nacional de Viabilidad N.º 11.658.--

5 - Sancción de la Ley 11.658. - Debatingo el proyecto de Ley en la Cámara de Diputados durante los días 26, 27 y 28 de setiembre de 1938, pasa en revisión a la de Senadores, donde en la sesión del día 30 se lo introduce con reformas que son aceptadas en igual fecha por la primera.--

Algunas de las modificaciones al despacho, aprobadas por la Cámara de Diputados fueron de gran importancia. Tales las siguientes: En el artículo 6º (incluído), se establece que el presupuesto de la República será aprobado por el Congreso en vez del Poder Ejecutivo como disponía el proyecto primitivo.--

En el artículo 12, (incluído 1º), se restringe el alcance del impuesto a los lubricantes con el agregado de la frase "de motores a explosión".--

Esta limitación que no operaría en ninguno de los proyectos anteriores, establecida con el propósito de gravar sólo a los vehículos que utilizan el camino y no a otras maquinarias, significa por su dificultad práctica posterior para su aplicación, una reducción de los ingresos de Viabilidad en el período 1933/34 de unos \$ 30,0 millones.--

Merceda destinaros también el agregado de la participación de la Capital Federal, artículo 19, en la distribución del 60% del fondo nacional para caminos.--

Se advierte fácilmente la importancia de esta modificación, si se considera que la Capital Federal absorbe aproximadamente de un 14 a 15% del total destinado a obras de la red nacional, siendo esta asignación superada sólidamente por la que corresponde a la Provincia de Buenos Aires.--

Una de las enmiendas que provocó mayores discusiones y que pudo haber logrado la sanción de la Ley fué la extensión, a los materiales, de la exención de derechos de aduana dispuesta en el despacho para las maquinarias y equipos que adquieran en el extranjero, la Dirección Nacional de Viabilidad e los gobiernos de provincias y municipios, destinados a obras viales.--

Dispuesta luego de un largo debate por la Cámara de Diputados, a efectos de abaratar el costo de las obras, fué rechazada por el Senado en defensa de las Industrias nacionales.-- Puesto el punto nuevamente en discusión en la Cámara de Diputados, se volvió al texto primitivo, vale decir, la exclusión de los materiales de los bienes exentos del pago de derechos de aduana.--

Otras modificaciones de menor importancia se refieren al agregado en la enumeración de caminos que tendrán preferencia en la construcción, de los que den acceso a países limítrofes; la sustitución en el artículo 4º de la expresión "empresas ferroviarias" por "de transportes" a efectos de la designación de un miembro del Directorio; se reduce el ancho de los caminos de 60 a 30 metros, etc.

oooooooo

CAPITULO - V

LEY N° 11.658

1 - Ley 11.658 y disposiciones complementarias y modificatorias.- La ley Nacional de Vialidad fué sancionada con el N° 11.658 el 30 de setiembre de 1932, y promulgada por el Poder Ejecutivo el 5 de octubre de ese año.-

La ley n° 12.625 sancionada el 30 de setiembre de 1939 y promulgada el 6 de octubre del mismo año, modificó a la primera manteniendo su estructura primitiva.-

Posteriormente se dictaron los decretos n° 2.743 del 14 de julio de 1943 que la modifica, el n° 18.410 del 31 de diciembre de igual año, que la complementa y modifica, y los n° 20.957 del 3 de agosto de 1944 y su modificatorio n° 11.596 del 25 de abril de 1946 que reorganiza la estructura orgánica de la Repartición.-

Otras reformas aisladas fueron dispuestas por decretos-leyes del Poder Ejecutivo y decretos relativos a la ejecución de Obras del Plan de Gobierno 1947/51, aunque ellas se refieren a determinadas obras y no a las que integran el régimen de la ley de Vialidad.-

La Ley n° 11.658 reúne los elementos necesarios para realizar en el país un programa de construcciones viales de vasta escala, coordinando la acción del Gobierno Nacional con la de las Provincias.-

Se crea en la Capital Federal un organismo autárquico actualmente denominado Administración General de Vialidad Nacional, encargado de la administración de todo lo referente a la vialidad del país y particularmente de la aplicación de las disposiciones contenidas en la ley N° 11658. Iguales organismos son creados en las Provincias, por leyes-convenios sancionadas por sus respectivas legislaturas, como una de las condiciones para acogerse al régimen creado por la ley de referencia.-

Un aspecto de fundamental importancia, lo constituye la creación de un fondo nacional de vialidad destinado al estudio, trazado, construcciones

mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras nuevas.-

Recordemos que si se exceptúan los exiguos fondos provenientes de la contribución de las empresas ferroviarias y las obtenidas durante los años 1931 y 1932 en concepto de sobreprecio a la venta de nitrato, el país no había entrado hasta entonces en fondos regulares destinados a la construcción de caminos.-

La Ley 11.658, puso término a esta situación, arbitrando de una manera regular y continua, importantes recursos afectados a la ejecución de planes generales de vialidad.-

Distribuye la Ley además, la labor vial entre el organismo nacional y los Provinciales, encargando al primero la ejecución de la red troncal de caminos, y a los segundos la de la complementaria y de acceso a aquélla.-

2 - Bélgica de Obras.-- Las obras cuya financiación se realiza con el Fondo nacional de Vialidad pueden agruparse en cuatro categorías: Conservación de la Red Nacional, Ejecución de la Red Nacional, Obras de Cooperativización Federal y cumplimiento del artículo 13.-

En la actualidad, además de las ciudades Vialidad Nacional viene a su cargo la ejecución de las obras de vinculación internacional (Dto. 19410/43 de las dispuestas en Leyes Especiales y Plan de Trabajos Públicos, y por último, las encomendadas en cumplimiento del Plan de Gobierno 1947/51. A efectos de señalar la importancia de las últimas ciudades, bastaría decir que el crédito para 1948 de las del Decreto 19410/43 superaba en su totalidad a la red nacional, eparitividad federal y artículo 13.-

La conservación de la red nacional es realizada conforme a las necesidades. La ley no limita los recursos destinados a ese fin, ni el monto a invertir anualmente en cada provincia o territorio.-

Las obras de la red nacional, son financiadas con el 60% del saldo resultante de sustraer al Fondo nacional de caminos, los gastos administrativos, de conservación, y un 40% para los fines dispuestos en el artº. 1º de la Ley.- La planificación y ejecución de la red está a cargo de la

Administración General de Viabilidad Nacional.--

El día festivo del saldo otorgado se destina al pago de obras viales que complementan la red troncal, ejecutadas por las Provincias en sus territorios con estos fondos y un monto igual como mínimo de recursos propios.-- La ley dispone las condiciones que las provincias deben llenar para considerarse acogidas a ella.--

El fondo del artículo 13 se forma con el 5% de los recursos de Viabilidad.-- La disposición de la ley ha sido interpretada, en el sentido que estas gravadas con ese porcentaje solamente aquellos recursos que revistan el carácter específico de tales.--

Los ingresos del artículo de recursos que constituyen retribuciones de gastos realizados o a realizarse y los con afectación específica, están exentos de la deducción del 5%.-- Estos exentos, así como el destino de los fondos se precisan en el punto respectivo.--

Si bien la ley argentina tomó en consideración la similitud de los Estados Unidos de Norte América, presenta novedades diferenciales con el sistema adoptado en aquel país.--

En efecto, mientras que el Gobierno Nacional invierte cantidades superiores en la ejecución de la red troncal (Red Nacional, Decreto 19410, Complemento Leyes Reptolinas, Complemento Artículo 13, Plan de Gobierno 1947/51) el Gobierno Federal Norteamericano no la construye directamente.--

Ambos países, participan en cambio en la obra vial de las Provincias o Estados con hasta el 80% del total invertido por ellas.-- Pero mientras que el monto de la Coparticipación Federal argentina se reduce al 60% del saldo disponible para obras del fondo nacional de Viabilidad, y se destina a la red provincial complementaria de la nacional, la ayuda Federal norteamericana comprende porcentajes mayores, entregada a los Estados para ser invertida en su casi totalidad, en la red troncal o primaria del país.

Con la sanción de la Ley nº 11.058, el país se incorpora al concierto de las naciones más adelantadas en materia de viabilidad, y comienza una acción definitiva y de largos alcances.--

CAPITULO - VI

ADMINISTRACION GENERAL DE VIALIDAD NACIONAL

1 - Creación, denominación y objeto.- Por el artículo 1º de la Ley Nº 11.658 se crea una institución regida por las disposiciones de esa ley, denominada Dirección Nacional de Vialidad, que tiene su asiento en la Capital Federal.-

El decreto Nº 2.743 del 14 de julio de 1963, al reorganizar estructura orgánica de la Repartición, cambia su nombre por el de Administración General de Vialidad Nacional.-

Es una institución de derecho público con capacidad para actuar privada y públicamente, de acuerdo a lo que establezcan las leyes generales de la Nación y las especiales que afectan su funcionamiento; tiene, conforme a la ley, el carácter de entidad autárquica.-

Disposiciones generales posteriores e incluso el decreto modificatorio Nº 11.886, han debilitado la autarquía de Vialidad Nacional.- En efecto, la ley Nº 12.961 de Régimen Financiero establece en su artículo 119 que quedarán bajo el control directo del Poder Ejecutivo a los efectos de la orientación de sus actividades y supervisión de sus planes y no obstante cualquier disposición en contrario de las respectivas leyes orgánicas, el gobierno y administración de las entidades descentralizadas.-

El artículo 123 deroga las disposiciones de leyes anteriores en cuanto autorizan a entidades descentralizadas, a efectuar nombramiento e renovoio por su sola autoridad, de personal de su dependencia.- La ley permanente de presupuesto Nº 11.672 y la Nº 12.961, exigen, además, la aprobación de los planes anuales de inversión por el Poder Ejecutivo.-

La creación de la Administración General de Vialidad Nacional persigue como fin el proyecto y construcción de una red troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República, y la institución, asimismo, de un sistema de Coparticipación Federal a las provincias,

destinada a la construcción de caminos, en las condiciones establecidas por la ley N° 11.682.-

1 - Organización.- Establecida por la ley N° 11.682, fue modificada sucesivamente por los decretos N° 2.743/43, N° 20.257/44 y N° 11.826 del 25 de abril de 1944.-

El decreto citado agrupa los servicios de la Repartición en cuatro ramas principales, a saber: técnica, legal, contable y administrativa, de acuerdo con la siguiente estructura general:

a) Administración General.- Ejercida por un funcionario con el título de Administrador General con las atribuciones fijadas por la ley N° 11.682 al ex-Directorio y detalladas en el artículo 4° del decreto N° 11.826.- En caso de ausencia e impedimento del Administrador General sus funciones serán ejercidas transitoriamente por el Director Técnico, o por los Jefes de Dirección que se designarán en la primera sesión de cada año.-

b) Consejo de Administración.- Con tareas de co-administración, de acuerdo a las atribuciones que se fijan en el artículo 5°.- Está presidido por el Administrador General e integrado por funcionarios de carrera, con cargo de Director Técnico, Asesor Letrado y Jefe de Dirección de Asuntos Legales, Jefe de Dirección de Finanzas y Contabilidad, Jefe de Dirección de Proyectos y Jefe de Dirección de Obras, actuando como Secretario General, con voz y sin voto el Jefe del Departamento Administrativo.-

El Administrador General y los funcionarios antes mencionados deberán ser argentinos, correspondiendo su nombramiento y función al Poder Ejecutivo.-

Los funcionarios Jefes de Direcciones deberán poseer el título de competencia en sus respectivas especialidades, expedido por universidad nacional.-

El artículo 5° del decreto dispone que los miembros del Consejo asesorarán al Administrador General, en todos los problemas relacionados con las actividades de la Repartición, e intervendrán en todo lo referente a la reglamentación y régimen de funciones de los servicios de la Administración, sobre las bases que en ese artículo se detallan.-

c) **Planificación y Coordinación.**- Dependiente directamente del Administrador General y para cumplir las tareas de Planificación y Coordinación este servicio estará integrado por representantes de Reparticiones Fédéricas y de entidades y organismos vinculados a la obra vial, con el objeto de contemplar y considerar las necesidades generales del país coordinando planes, estudios y trabajos.- Formarán parte de este organismo los delegados y representantes de Vialidad Nacional ante otras dependencias y los de éstas ante Vialidad, estableciéndose por intermedio de ellos, la necesaria relación con otras reparticiones.-

d) **Rama Técnica.**- La Dirección Técnica es la rama fundamental de los servicios de la Administración General.- Su Jefatura es ejercida por un funcionario -Ingeniero Civil- con título otorgado por Universidad Nacional.-

Comprende dos ramas principales: la Dirección de Proyectos y la Dirección de Obras.-

La Dirección de Proyectos abarca las distintas dependencias que tienen como misión fundamental la parte referente a investigaciones, estudios y proyectos; en ella se involucra la parte concerniente a los estudios técnicos, económicos y estadísticos, así como la División de Participación Federal por su íntima relación con la parte de proyectos y planes de obras.-

La Dirección de Obras, a cuyo cargo se encuentra la construcción y conservación de las obras, comprende los Departamentos de Construcción, Explotación y Conservación, con sus respectivas dependencias.-

e) **Rama Legal.**- La Asesoría Letrada y la Dirección de Asuntos Legales, con su doble función de asesoramiento jurídico-administrativo en todos los asuntos cuya naturaleza así lo requiera, y el servicio de la contención, de volumen considerable por la magnitud de la obra misma, comprende las dependencias Asuntos Administrativos y Asuntos Judiciales, con superintendencia sobre los representantes y apoderados del interior.-

f) Rama Contable.- Constituida por la Dirección de Finanzas y Contabilidad, tiene a su cargo el estudio de los problemas de índole financiera y las funciones necesarias para fiscalizar y registrar la ejecución del presupuesto, movimiento de fondos y gestión del patrimonio.- Su importancia es obvio destacarla en una organización con recursos cuantiosos.-

Para el desarrollo de su cometido ha sido dividida en las siguientes dependencias: Finanzas y Contabilidad, Fiscalización y Tesorería.-

En igual forma que la rama legal, ejerce superintendencia sobre los servicios contables que funcionan en el interior.-

g) Rama Administrativa.- La Secretaría General y Departamento Administrativo tiene a su cargo la labor administrativa de la Repartición, por intermedio de las dependencias centrales de Personal, Despacho, Mesa de Entradas y Archivo General, Servicio Médico, Biblioteca y Publicidad, manteniendo bajo su jurisdicción, los servicios administrativos, que constituyen verdaderas delegaciones de esta rama ante las Direcciones, Departamentos y demás dependencias auxiliares de las mismas, pero guardando un nexo de unión con el Departamento Administrativo.-

3 - Atribuciones y deberes.- El artículo 4º del decreto N° 11.894, establece que sin perjuicio de las gestiones que le hayan sido encomendadas por otras leyes y decretos y de los que en lo sucesivo se le encomiende, corresponderán a la Administración General de Vialidad Nacional las atribuciones y deberes siguientes:

a) Administrar el Fondo de Vialidad y los bienes e instalaciones pertenecientes a la Institución, en las condiciones establecidas en el Código Civil y con las responsabilidades que él determina, pudiendo representarla en juicio, sea como demandante y demandado y transigir y celebrar arreglos judiciales e extrajudiciales.-

El Administrador General de Vialidad Nacional, será su representante legal y podrá conferir poderes para las transacciones judiciales y administrativas que sean necesarias;

b) Llevar el inventario general de todos los valores pertenecientes a la Institución y tener los fondos depositados en el Banco Central de la República Argentina en efectivo o en valores nacionales;

"c) Celebrar convenios de compraventa o locación de bienes inmuebles.- Celebrar contratos para adquisición de materiales o ejecución de obras con licitación pública; sin ella hasta un máximo de veinte mil pesos moneda nacional.- En las reparaciones, apertura y conservación de edificios la Administración General de Viabilidad Nacional podrá realizar las obras o trabajos por vía administrativa, por administración contratada o por licitación pública.-

También podrá llevar a cabo por vía administrativa pequeñas obras de emergencia, concción o mejoramiento en las que el presupuesto por mano de obra no exceda de la suma de veinte mil pesos moneda nacional o proseguir con el mismo régimen, dentro de los precios unitarios de los ítems adjudicados, las obras cuyos contratos hubieran sido rescindidos, ya sea hasta su terminación total o parcialmente, si se dispone una nueva licitación.-

En la adquisición de materiales se dará preferencia a los productos nacionales en igualdad de condiciones, calidad y precio".-

Los artículos 46 y 47 de la Ley de Régimen Financiero N° 15.961 y el artículo 9 de la de Obras Públicas N° 13.064, amplían hasta \$100.000 el monto de toda compraventa, convección sobre trabajos y suministro de especies, y contratación de obras públicas, posibles de licitaciones privadas o de contratación directa, y aún excediendo de ese importe en los casos detallados en los referidos artículos.-

"d) Preparar anualmente el presupuesto general de gastos y cálculo de recursos, que elevará al Poder Ejecutivo, el cual lo remitirá al Congreso, para su aprobación y en caso de que el Congreso, antes del 1° de enero no hubiera aprobado el presupuesto, quedará en vigencia por la sola aprobación del Poder Ejecutivo".-

Esta norma ha sido establecida con carácter general en la Ley N° 12.961, así como la facultad del Poder Ejecutivo de modificar el presupuesto de gastos de las entidades descentralizadas, cuando razones

económicas o financieras lo hagan indispensable a consecuencia del incremento o disminución de sus recursos con relación a lo previsto, dando cuenta en su oportunidad al Poder Legislativo.-

"e) No podrá intervenir en sueldos y remuneraciones del personal técnico y administrativo más del día por ciento del presupuesto de la institución.-

"f) No podrá aperturarse de las autorizaciones de gastos contenidas en el presupuesto aprobado.-

"g) Hombres, ascensos y renover en los casos de mala conducta o mal desempeño de sus funciones o necesidades del servicio al personal administrativo y técnico.-

Establecer el escalafón para sus empleados, asegurando en el renglante respectivo su estabilidad.- Las vacantes de los cargos técnicos de todas las oficinas serán provistas por concurso.-

Aprobar la organización y régimen de funciones de los distintos departamentos, así como sus reglamentaciones internas".-

Según se ha expuesto al comentar la entrega de la República la primera parte de este inciso, ha sido anulada por el artículo nº 129 de la Ley nº 12.861.-

"b) Realizar y someter a la aprobación del Poder Ejecutivo los planes de obras y considerar y aprobar los de Coparticipación Federal".-

Conforme lo dispone el artículo 9º correspondiente al Consejo de Administración, cuyas reuniones presidirá el Administrador General, entender en los siguientes asuntos:

"a) Considerar y resolver los expedientes en los límites "c" y "d" del artículo 4º, cuando las operaciones excedan de veinte mil pesos moneda nacional;

"b) Intervenir en la preparación anual del presupuesto general de gastos y fórmula de recursos;

"c) Intervenir en la organización de los distintos servicios de la República y en los reglamentos pertinentes;

"d) Considerar los estudios económicos y técnicos que sirvan de base para proyectar el plan de construcciones de la red troncal de cables

nacionales, de acuerdo con los estudios y propuestas de Planificación y Coordinación;

"e) Estudiar los planes semestrales de Coparticipación Federal y las bases que han de regir este régimen;

"f) Intervenir en la propuesta de nombramiento, ascenso y renovación del personal de categorías superiores a \$50,000.-

"En todos los demás asuntos resolverá directamente el Administrador General.- En los casos relativos al personal deberá pedir el informe previo del jefe de la rama respectiva.-

"El Consejo de Administración podrá sesionar con la presencia del Administrador General y tres de sus miembros.- Las resoluciones son adoptadas por mayoría de votos de los miembros presentes.- El Administrador General, presidente del Consejo, tiene voz y voto en sus deliberaciones y doble voto en caso de empate.-

"En discordancia el Administrador General con lo resuelto por la mayoría del Consejo, el asunto será sometido a la consideración del Poder Ejecutivo, que resolverá en definitiva".-

4 - Disposiciones generales.- El capítulo VI de la Ley 11.688 amoneda a la Administración General de Viabilidad Nacional, el funcionamiento y numeración de los centros nacionales, propendiendo a la adopción de un sistema uniforme para todo el país.-

El artículo 39 dispone que Viabilidad Nacional hará levantar y publicar un plano general y los planos detallados que considere necesarios de los centros de la República, haciendo constar sus características de mayor importancia.- A ese efecto podrá ponerse de acuerdo con los Intendencias públicas o privadas que crea conveniente.-

Compete también a la citada República, preparar la Reglamentación General de tráfico para los centros nacionales y propender a la adopción para toda la Nación de los principios que la informan, poniéndose de acuerdo para ello con los organismos provinciales de Viabilidad, sometiendo esta reglamentación a la aprobación del Poder Ejecutivo.-

El artículo 4º libera del pago de derechos de aduana, a toda maquinaria y equipos para obras viales, que adquiera la Administración General de Vialidad Nacional en el extranjero.--

Por último cabe hacer referencia al artículo 37 de la ley, que limita la facultad del Organismo Vial para construir caminos en los territorios provinciales, al establecer que sólo podrá invertir fondos en ellos, para la construcción de los caminos pertenecientes a la red troncal nacional, en los de acceso a establecimientos de interés nacional y en los de coparticipación federal, de acuerdo con lo dispuesto en los capítulos respectivos de la ley n° 11.658 o en lo establecido en el artículo 8º de la ley n° 5.315.--

cccccccccccccccc

CAPITULO - VII

FONDO NACIONAL DE VIALIDAD

1 - Creación.- Es un principio de aceptación general y casi universal, la imposición a los usuarios, en primer término, de las cargas de construcción de caminos, sin perjuicio de distribuirlos en varios períodos económicos, mediante la realización de empréstitos, y en segundo lugar, aunque en escala menor, a la colectividad en general y a las propiedades beneficiadas por los caminos.- Vale decir que contribuyen a su pago, quienes reciben de ellos beneficios directos e indirectos.-

Si bien la ley nacional de vialidad se ha inspirado originariamente en esos principios, disposiciones modificatorias y suplementarias, lo mantuvieron sólo parcialmente para el impuesto a la nafta, puesto que para los lubricantes, otros combustibles líquidos, y el adicional a la nafta, se dispuso la aplicación del impuesto cualquiera fuere el destino de la materia gravada.-

El artículo 11 de la ley 11.658 crea un fondo nacional de vialidad, destinado al estudio, trazado, construcción, mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras anexas.- Estos fondos se aplican exclusivamente a la ejecución de las obras dispuestas por la ley.

2 - Recursos que lo integran.- La ley 11.658 modificada por la n° 12625 y artículo 7 decreto 13.410/43, dispone que el fondo nacional de vialidad se formará con los siguientes recursos:

- " 1 - Impuesto interno de 6 centavos por litro de nafta.
- " 2 - Impuesto interno de 10 centavos por litro, sobre todos los aceites lubricantes que tengan viscosidad y demás características de los destinados a vehículos y motores en general, cualquiera sea su destino.-

- " 3 - Impuesto interno de un décimo y medio de centavo (más 0,0015) por litro a todo combustible proveniente de la destilación del petróleo, que no sea nafta, cualquiera sea su destino.-
- " 4 - Contribución del artículo 8º de la ley nº 5.315, para su universalidad de acuerdo a lo establecido en la misma, rígiéndose por contabilidad separada de los demás recursos e inversiones de esta ley.-
- " 5 - El producido de la tasa por contribución de mejoras a la tierra rural en los territorios nacionales, beneficiada por los caminos.-
- " 6 - Diez millones de pesos moneda nacional (\$ 10.000.000,00), que aportará exclusivamente renta generales.-
- " 7 - El producido de la venta o locación de las fracciones sobrantes de inmuebles expropiados para caminos y obras anexas.-
- " 8 - Multas por incumplimiento de contratos de obras de viabilidad o de infracciones a la presente ley.-
- " 9 - Donaciones, legados y aportes.-
- " 10 - Negociación de títulos que se autorice a emitir para obras de viabilidad.-
- " 11 - Renta de títulos e intereses por sumas acreedoras.-
- También integran el fondo nacional de viabilidad, aún cuando no lo dispongan expresamente las disposiciones legales pertinentes, el impuesto creado por el artículo 1º del decreto nº 18.410/43, y las sumas percibidas en cumplimiento de leyes especiales.- Podría ampliarse en consecuencia, la enumeración anterior, con los siguientes recursos:
- " 12 - Impuesto adicional de un centavo (más 0,01) moneda nacional por litro, que será aplicado a todos los combustibles provenientes de la destilación del petróleo, cualquiera sea el uso a que se los destina.-
- " 13 - Renta de leyes especiales, con afectación específica.-
- Los Gravámenes referidos en los puntos 1, 2, 3 y 12, serán percibidos hasta el 6 de octubre de 1964, debiendo ser abonados por los productores, importadores y expendedores en la forma establecida en el Título III de la Reglamentación General de Impuestos Internos.-

Con la sanción de la ley N° 11.688, quedaron sin efecto a partir del 1º de enero de 1933, los convenios celebrados con anterioridad entre el Poder Ejecutivo de la Nación y las empresas explotadoras de combustibles, quedando suprimido desde la misma fecha el impuesto interno a la nafta creado por la ley N° 11.688.-

No obstante la disposición del artículo 14, de que los impuestos establecidos se aplicarán sin excepción alguna, la ley N° 11.821 de presupuesto para 1934 dispuso que el producido del impuesto a la nafta consumida por la aviación civil, se destina al fomento de la misma y no al Fondo de Viabilidad.-

El decreto N° 41.360/34 autorizó a la Administración General de Impuestos Internos para retener mensualmente, conforme con lo dispuesto en la ley N° 11.672, la suma de \$ 25.000, de lo recaudado en concepto de impuesto a la nafta y carburantes, por reintegro de gastos de percepción.

La ley N° 12.944 destina el 1,50 %/oo de las sumas percibidas por Impuestos Internos, a la formación de un fondo de estímulo del personal de esa Dependencia.- Entre ellos se encuentran los provenientes de impuestos a los combustibles y carburantes.-

3 - Recursos recaudados.- El Fondo nacional de Viabilidad no se formó, desde la sanción de la ley N° 11.688 en el año 1932, con los recursos asignados en el punto 2.-

Hasta el año 1932, habían ingresado más 334,8 millones. Como la Nación había mantenido un ritmo de inversiones basado en los recursos devengados (Ingresos más aporte del Estado a Ingresos) se vió enfrentada por falta de fondos al finalizar el año 1932 y comienzo de 1933, con dos situaciones igualmente malas: 1º) no licitar la construcción de nuevos caminos porque sería imposible pagarlos regularmente, y con ello, dejar de dar los justos requerimientos generales, aumentados por la necesidad de terminar rutas que habían de asegurar el enlace de carreteras importantes, y, 2º) construir esas obras, pero abandonar la conservación de las ya realizadas, con el consiguiente riesgo de su destrucción.-

La verdadera solución estaba en obtener más recursos y así hizo la ley N° 12.625, aumentando en 1 centavo el impuesto por litro de nafta, estableciendo el impuesto actual a los lubricantes y a otros combustibles que no sean nafta derivados de la destilación del petróleo, cualquiera fuere su uso, en ambos casos.-

Al término del ejercicio de 1947, los recursos recaudados ascendían a más 1.362,3 millones.- En el cuadro siguiente, se detalla los ingresos anuales agrupados por los regímenes a que pertenecen.-

(en miles de mbo.)

C O N C E P T O S	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Ley n° 11.658.....	45.431,9	43.570,6	49.050,7	50.695,6	58.155,5	65.336,6	70.896,6	82.572,5
Ley n° 5.315.....	8.623,7	2.825,1	2.417,2	2.069,7	4.090,2	2.134,9	2.105,6	2.095,7
Aportes Leyes Espec.	- -	- -	- -	- -	400,0	- -	- -	- -
Decreto 18.410/43...	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
	<u>54.015,6</u>	<u>46.395,7</u>	<u>51.476,9</u>	<u>52.765,3</u>	<u>62.645,7</u>	<u>67.531,5</u>	<u>73.002,2</u>	<u>84.668,2</u>

8 - RECURSOS ALCANTARADOS EN EL PERIODO 1941/1947

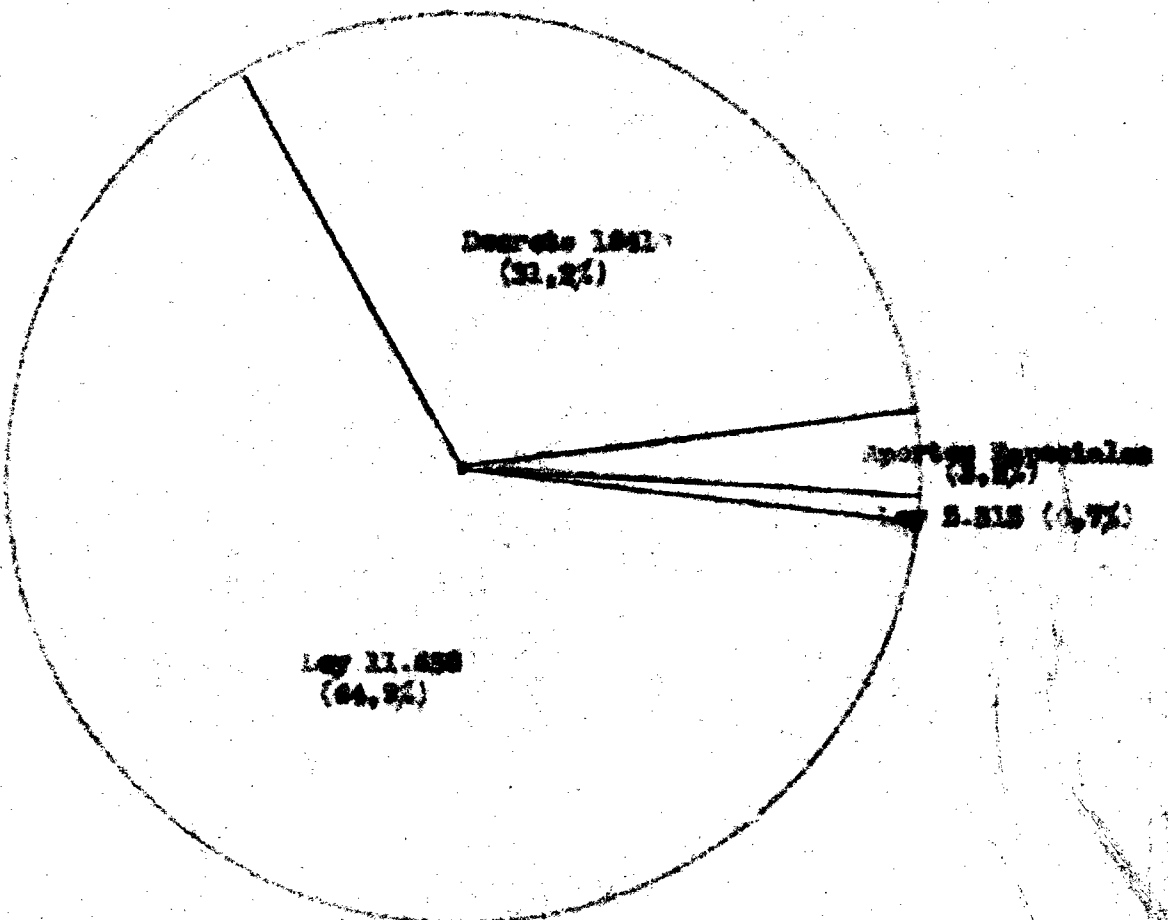
(en miles de m. n.)

	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	T. 1941-47
C O N C E P T O S								1.833.847
Ley n° 11.658.....	96.413,6	93.377,3	85.771,6	82.040,2	80.525,6	98.530,4	122.159,3	1.125.031,0
Ley n° 6.315.....	1.536,2	1.770,1	2.428,8	2.800,6	3.380,1	2.763,2	1.357,8	42.257,8
Aporte Leyes espec.	110,8	593,8	2.792,3	1.877,8	7.605,9	8.885,2	6.048,9	28.314,7
Decreto 13.410/43.	- -	- -	- -	27.020,3	27.451,3	53.565,2	58.677,6	166.714,4
	98.061,2	96.749,2	90.992,7	113.738,9	118.922,9	163.804,6	188.243,3	1.362.317,9

La diferencia que se observa entre las sumas correspondientes a la ley N° 5.315 consignadas en los cuadros N° 8 y 2 obedece a que el primero comprende la totalidad de los recursos de esa ley -contribución de las empresas ferroviarias, multas, renta de títulos, donaciones, etc. disminuidos con una deducción del 10% para contribuir a los gastos administrativos originados a la ley N° 11.658, mientras que el segundo refleja exclusivamente el monto del aporte de las empresas de ferrocarril.

A fin de destacar la importancia adquirida en los últimos años por los recursos que formando parte del fondo de vialidad, tienen un destino específico que los aparta del régimen de la ley N° 11.658, (no son considerados a efectos del prorrata establecido por los artículos 21 y 27) el siguiente gráfico señala la proporción que del total de los recursos ingresados en 1947, se destinó a cada régimen legal existente:

9 - COMPOSICION DE LOS RECURSOS PERCIBIDOS EN 1947



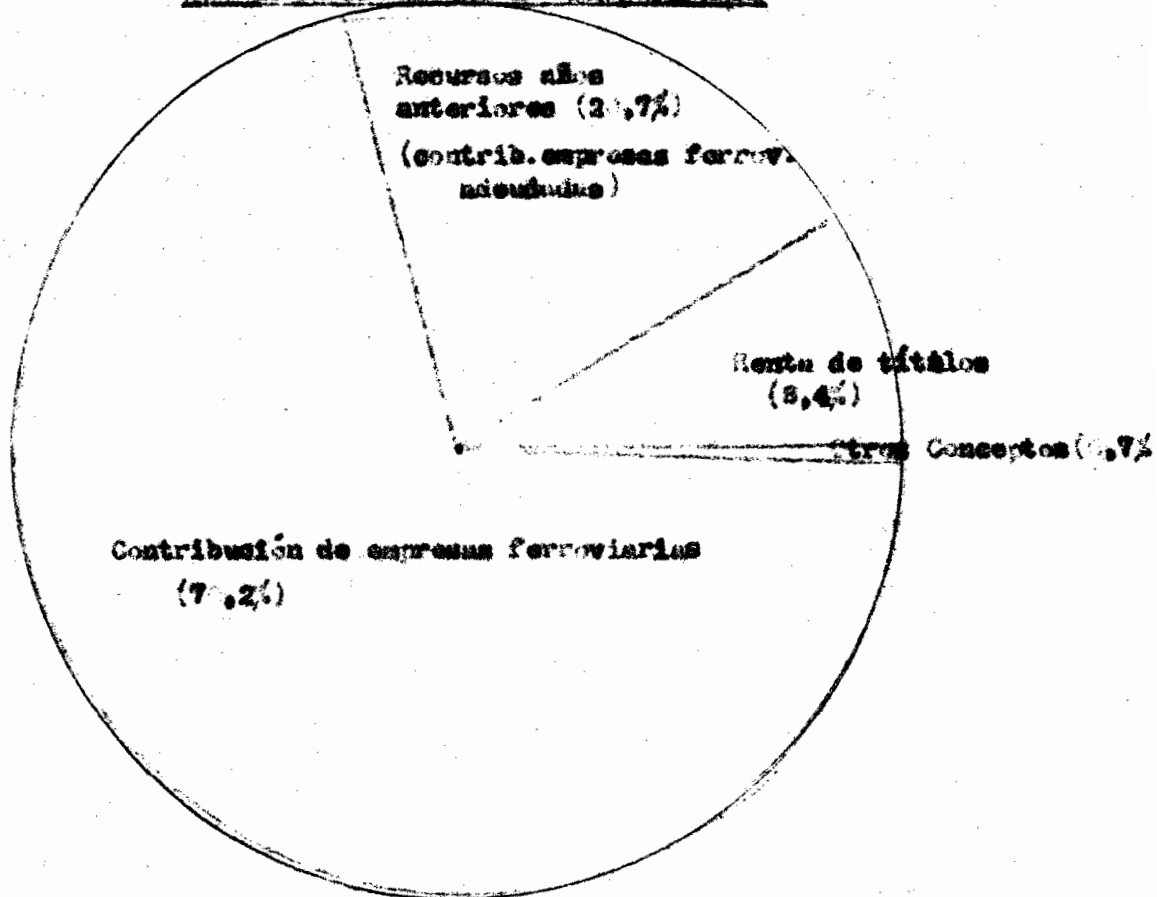
El total acumulado de recursos percibidos al cierre del ejercicio 1947, se integra en la forma expuesta en el cuadro n° 10.-

10 - DETALLE DE LOS RECURSOS QUE INTE-GRAN AL TOTAL PRESUPUESTO HASTA1947

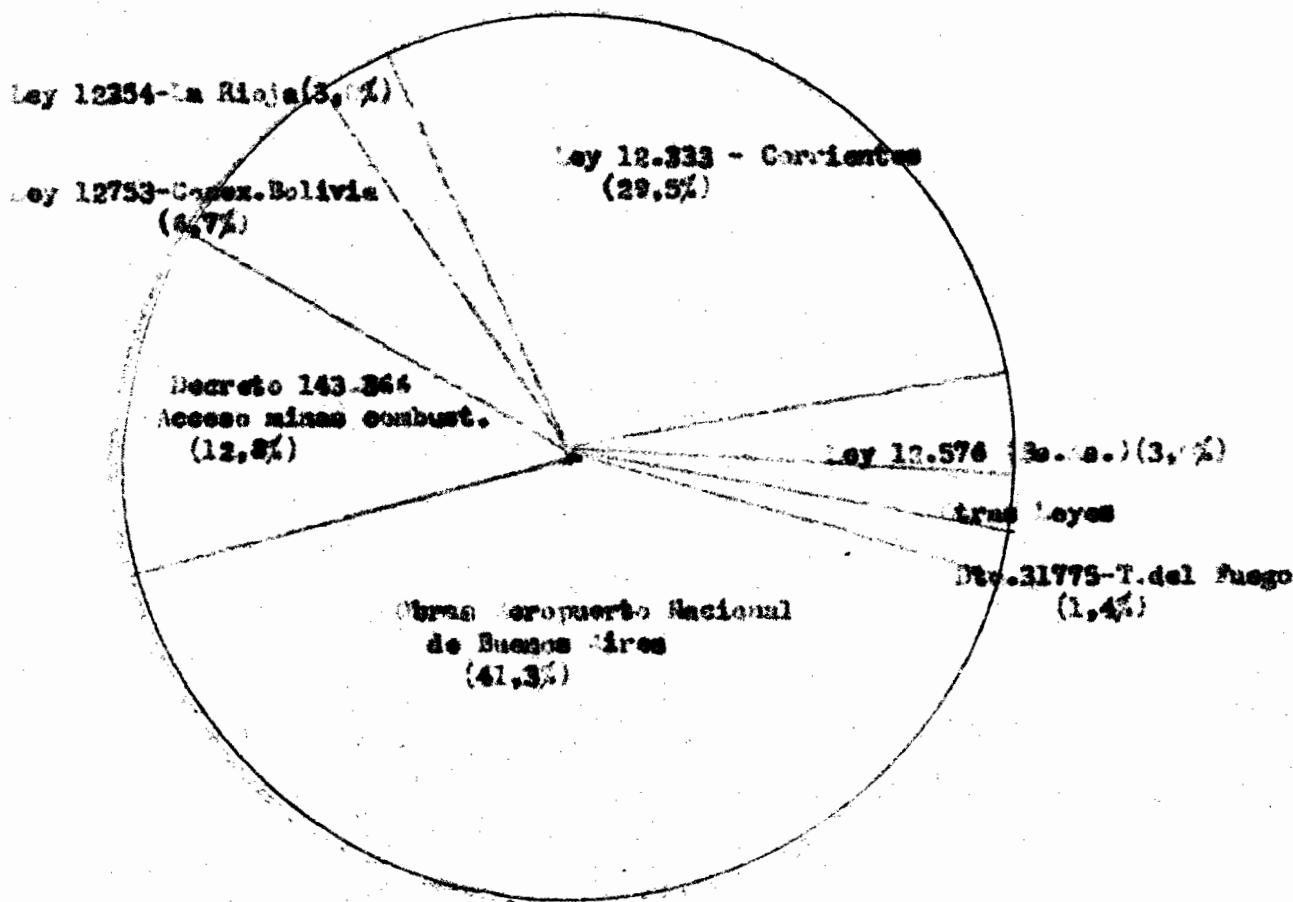
C O N C E P T O	I m p o r t e s
I - <u>LEY N° 11.658</u>	<u>1.125.232.872,5</u>
Impuesto a la nafta.....	964.162.182,5
Impuesto a los lubricantes.....	48.166.189,4
Impuesto a los otros combustibles. Art° 7.....	28.002.331,1
Recursos años anteriores.....	12.168.585,8
Aporte del Estado.....	28.500.000,0
Renta de títulos - Ley 11.658.....	8.229.333,8
Alquiler de máquinas e implementos.....	685.652,8
Multas.....	1.080.034,5
Venta de publicaciones y planos.....	300.029,1
Venta de materiales.....	399.412,0
Contribución Ley 5.315 a Gastos administrativos.....	3.946.107,8
Contribución Decreto 18.410 a Gastos administrativos.....	18.796.480,0
Otros conceptos.....	653.341,0
Donaciones, legados y aportes.....	7.347.281,9
Multas Coparticipación Federal.....	103.860,4
Aporte del Estado para cumplimiento Leyes Sociales.....	2.500.000,0
II - <u>LEY N° 5.315</u>	<u>42.257.879,6</u>
Contribución Empresas Ferroviarias.....	29.643.909,7
Recursos años anteriores.....	3.762.094,2
Renta de títulos.....	3.629.134,7
Multas.....	171.627,9
Otros conceptos.....	32.212,8
Donaciones, legados y aportes.....	18.900,1
III - <u>APORTE LEYES ESPECIALES</u>	<u>23.314.816,6</u>
Ley N° 12.576 - Buenos Aires.....	854.382,8
" " 12.333 - Puente Internacional.....	8.340.000,00
" " 12.354 - La Rioja - Chilacito.....	850.122,21
" " 12.753 - Conexión vial con Bolivia.....	1.903.572,40
Decreto n° 143.366 - Acceso minas combustibles.....	3.636.516,29
" " 13.207 - Puente sobre río Matanza.....	505.000,00
" " 14.463 - Autopieta Aeropuerto.....	655.000,00
Ley N° 12.815 - Bahía Blanca - Bariloche.....	200.000,00
" " 12.815 - Luján - Open Door - Torres.....	194.520,00
" " 12.815 - Dto. 1.014 Est. vino. Santa Fe - Paraná..	40.000,00
" " 12.815 - " 16.068 " túnel mendosa.....	30.000,00
Decreto n° 31.775 - Tierra del Fuego.....	400.000,00
" " 12.047 - Aeropuerto Nacional.....	9.500.000,00
Resoluc. n° 5.893/46 - Bta. Pista Aeropuerto Nacional....	1.000.000,00
Decreto n° 12.498 - Buenos Aires-Ruta 205 a Pista A.....	25.104,86
" " 33.345 - Buenos Aires-Lopezino-Exp. Ruta 3....	50.537,90
" " 33.343 - Ss.As.-C° unión def. costa-Asc.F.C.Su	130.000,00
IV - <u>DECRETO N° 18.410/47</u>	<u>166.714.392,32</u>
Impuesto adicional Art° 1°.....	162.638.200,50
Renta de títulos.....	4.076.191,82
T O T A L.....	<u>1.362.317.969,96</u>

Los gráficos que a continuación se insertan reflejan la gravitación de cada rubro de recursos dentro del total, que corresponden a los regímenes existentes.-

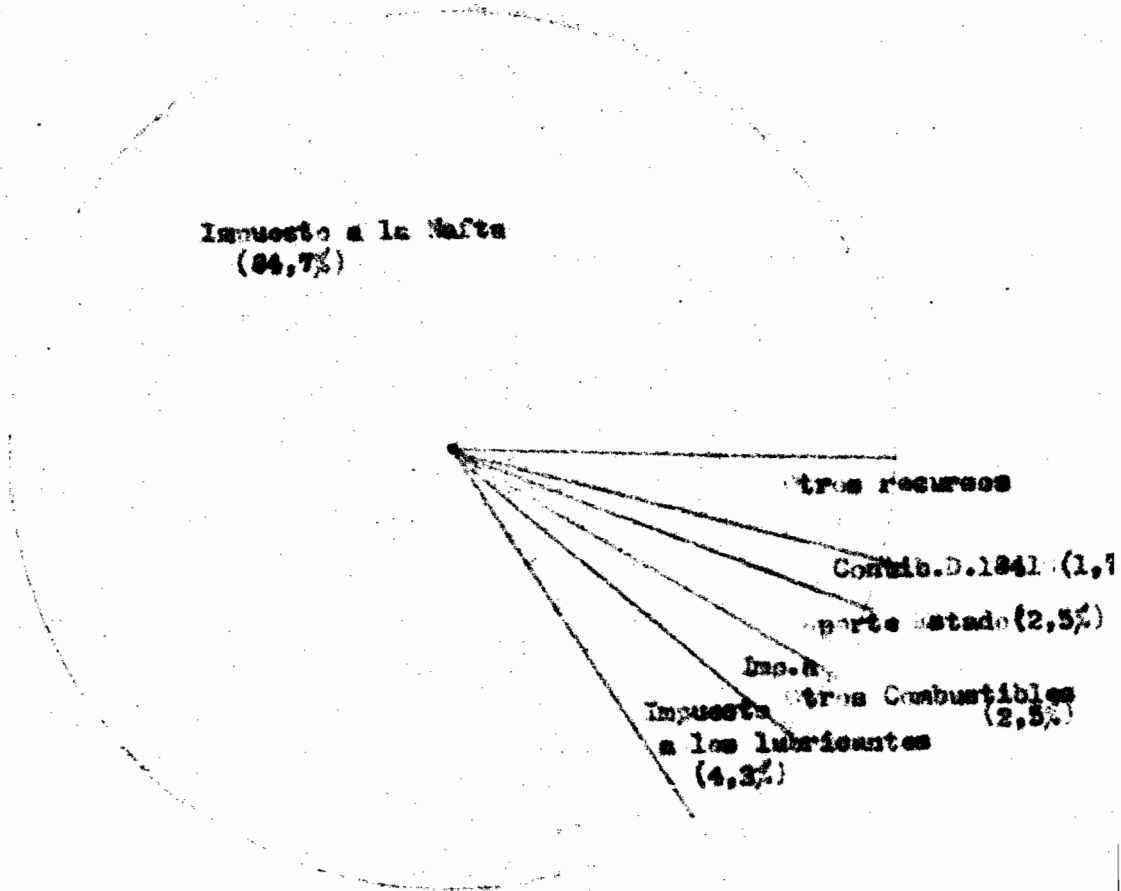
11 - COMPOSICION DE LOS RECURSOS TOTALES PERCIBIDOS HASTA 1947 EN EL REGIMEN DE LA LEY 12.318



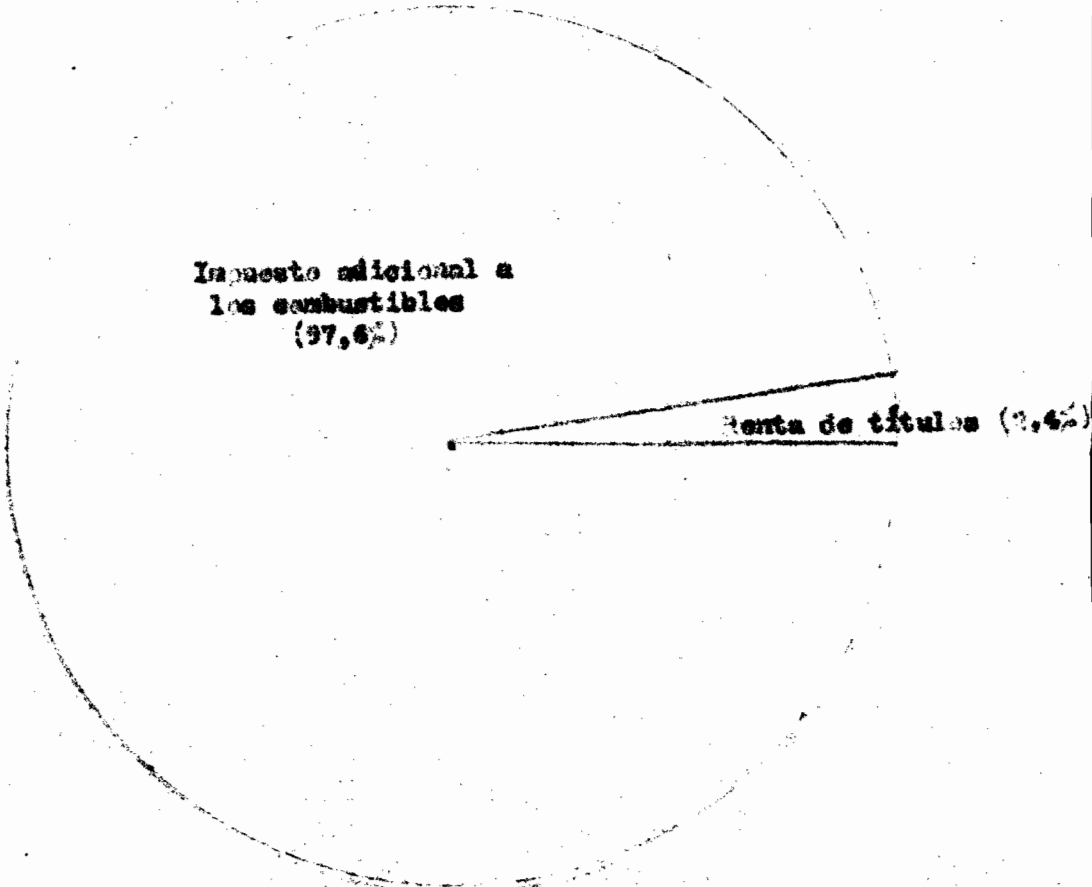
12 - COMPOSICION DE LOS RECURSOS TOTALES PERCIBIDOS HASTA 1947 EN EL REGIMEN DE "LEYES ESPECIALES"



13 - COMPOSICION DE LOS RECURSOS TOTALES PERCIBIDOS HASTA 1947
EN EL REGIMEN DE LA LEY 11.658



14 - COMPOSICION DE LOS RECURSOS TOTALES PERCIBIDOS HASTA 1947
EN EL REGIMEN DEL DECRETO 18.410/43



CAPITULO - VIII

IMPUESTO A LA NAFTA

1 - Antecedentes.- El impuesto interno a la nafta fué implantado por primera vez en el país por la provincia de San Luis en el año 1926. A partir de esa fecha, otras provincias lo incorporaron a su legislación, recaudándose \$ 2,3 millones en 1933 entre las siguientes: Santa Fe, Mendoza, San Juan, San Luis, Salta, Santiago del Estero y La Rioja.- En el año 1931 se agrega Entre Ríos a las citadas.- Exceptuando a las provincias de Mendoza, San Luis y La Rioja, el resto destinaba el producido del impuesto a obras de vialidad.-

En el orden nacional por el convenio entre el Gobierno de la Nación y los productores, introductores y expendedores de nafta, a que se hace referencia en el capítulo IV, se estableció un aumento del precio de venta de dos centavos por litro, debiendo invertirse el producido en la ejecución de obras viales.-

Independientemente del sobreprecio, se creó el impuesto interno la nafta por decreto del Poder Ejecutivo del 19 de enero de 1932, convertido en ley por el artículo 1 punto 17 de la n° 11.532, que fijaba un tributo de tres centavos por cada litro de nafta entregado a la venta.-

2 - Leyes N° 11.558 y 12.625.- El inciso 1° del artículo 12 de la Ley N° 11.558, crea un impuesto nacional, durante 15 años de \$ 0,05 por litro de nafta, destinado a integrar el fondo nacional de vialidad.- Este impuesto debe ser abonado por los productores, importadores y expendedores.-

Los textos oficiales de la Ley N° 11.558 hacen referencia a un impuesto "adicional" a la nafta.-

Se trata de un error, dado que el despacho de la comisión respectiva creaba un impuesto nacional y en ese concepto fué aprobado por

El Poder Legislativo y promulgado por el Ejecutivo.-- Por otra parte no puede tratarse de un impuesto adicional, por cuanto el artículo 15 deja sin efecto el sobrepeso a la tarifa y suprime el impuesto por la ley n° 11.582, vale decir, que no se trató de un nuevo impuesto, sino que era el entonces existente de cinco centavos por litro, a cuyo producido se dió una afectación especial.--

En el año 1939, ante la evidencia de que los recursos de que dispone la Dirección Nacional de Viabilidad eran insuficientes para atender los fines perseguidos, fué modificada la ley estableciéndose un "Impuesto Interno de 6 centavos por litro de nafta" (Art. 12 Inc. 1° Ley 11668 T.O. 1939) por el término de 15 años a partir de la fecha de promulgación de la Ley n° 13.626.--

En diciembre 31 de 1943, se aumentó el impuesto a la nafta en un centavo, pero su producido no se destinó a las obras de régimen de la Ley 11.668, sino a las especificadas en el decreto de origen de este impuesto adicional.--

3 - Miscelánea y Ferrocarril.-- El gravamen creado por la Ley n° 11668, comendó a aplicarse a partir del 1° de enero de 1933 y su clasificación y percepción estuvo a cargo de la División Alcoholes y Nafta hasta el mes de agosto de 1935, en que por decreto del Poder Ejecutivo fué creado el Control e Inspección General de Nafta.-- En la actualidad es realizado por la sección combustibles y lubricantes de la Cuarta División de Impuestos Internos.--

Ante sujeta al pago del impuesto todo combustible líquido que res- ponda a las especificaciones técnicas exigidas por la legislación ge- neral de impuestos internos, y aquéllos que aún no respondiendo a ellas, salgan de la fábrica, aduana o depósitos habilitados, o se expendan o pongan a la venta bajo los nombres de nafta, gasoila, benzina, gasolina u otras denominaciones similares o semejantes.--

El impuesto recae sobre la nafta en el momento de su salida de la aduana o del depósito habilitado de la destilería productora, que, es

considerado a los efectos del mismo, el momento legal del expendio, salvo que se transporte a otros depósitos habilitados, decidiéndose en tal caso donde el momento en que es extraída de estos últimos.-

La Ley N° 11.688 dispone que el impuesto será abonado por los productores, importadores y expendedores.- Para poder actuar como tales se exige la inscripción en la categoría que corresponda, dentro de la siguiente clasificación: productores, son las empresas que dentro del país y con materias primas de cualquier procedencia elaboran nafta, vendiéndola sea directamente, sea por medio de una distribuidora; importadora es la que introduce nafta elaborada para venderla directamente o transportarla a una distribuidora; y distribuidora la que adquiere nafta o la recibe a consignación dentro del país en gran escala y directamente de una productora o importadora, para expendere.- El consumo.-

Las empresas productoras e importadoras, podrán con su sola inscripción, realizar las operaciones propias de las distribuidoras, pero las que únicamente estén inscritas como distribuidoras no podrán producir o importar nafta, salvo la importación en pequeñas partidas y a condición de abonar el impuesto al serle intervenido el despacho por Impuestos Internos.-

A los efectos del impuesto, la reglamentación considera la existencia de dos tipos de naftas: "en preparación" y "totalmente apta para su uso".- La primera es aquella que no reúne las características de nafta genuina, que establece la Reglamentación General.- La red de manipuleo de esta nafta se halla completamente independiente de los demás productos.- Terminado el tratamiento, entra en la segunda categoría, pasando a los depósitos oficiales de expendio, previamente habilitados para ese objeto por el Poder Ejecutivo, a solicitud de las empresas inscriptas.-

Toda nafta sin impuesto, únicamente apta para su uso, que se encuentre en el país fuera de aduana, deberá estar almacenada en los depósitos mencionados, que deberán llenar las siguientes condiciones:

a) se destinarán exclusivamente al depósito de nafta únicamente

apta para su uso.-

b) Serán oficialmente embudados debiendo llevar pintado en su exterior una franja vertical azul, de no menos de 0,50 mts. de ancho, como distintivo, su capacidad bruta y su número de orden; y

c) Las bocas de entrada y salida deberán estar dispuestas en forma de poder ser selladas por la Administración de Impuestos Internos, para no permitir movimiento de naftas.-

De estas depósitos deberá salir la nafta para el consumo externo o interno, sellándose toda el circuito para hacer imposible la extracción por otro lugar.-

Tratándose de nafta importada, el despacho deberá ser intervenido por Impuestos Internos, sin cuyo requisito no podrá la mercadería ser introducida a plaza.-

El movimiento de nafta terminada -entrada o salida del tanque habilitado- se hace en presencia de un interventor designado por Impuestos Internos.- Formulada por escrito el pedido de levantamiento de sellos, éste procede a la medición del tanque en que se va a operar, en presencia de un empleado de la compañía, determinándose el centímetro que corresponde.- Terminada la operación de carga o descarga del tanque, se procede al sellado de las válvulas abiertas previa medición del tanque a fin de determinar la cantidad de líquido extraído o agregado.-

En posesión de las dos medidas, se determina el centímetroaje salido o entrado y por medio de una tabla de ubicación se determina el movimiento total del producto.-

El interventor es un empleado de la Repartición Especializadora, contratado por las empresas cuya producción media mensual, exceda de 250.000 litros.-

En las fábricas no intervenidas, la Administración General de Impuestos Internos está facultada para aplicar sólo en parte las medidas dispuestas, pudiendo establecer otras en su reemplazo, a aprobar por el Poder Ejecutivo.-

Las compañías deben llevar un libro oficial, en el que anota el movimiento diario de nafta en el conjunto de sus depósitos habilitados, debiendo presentar una declaración jurada mensual e efectos del pago del impuesto.- Esta es revisada en el control y posteriormente confrontada en la sede de la Compañía con los datos del libro oficial.-

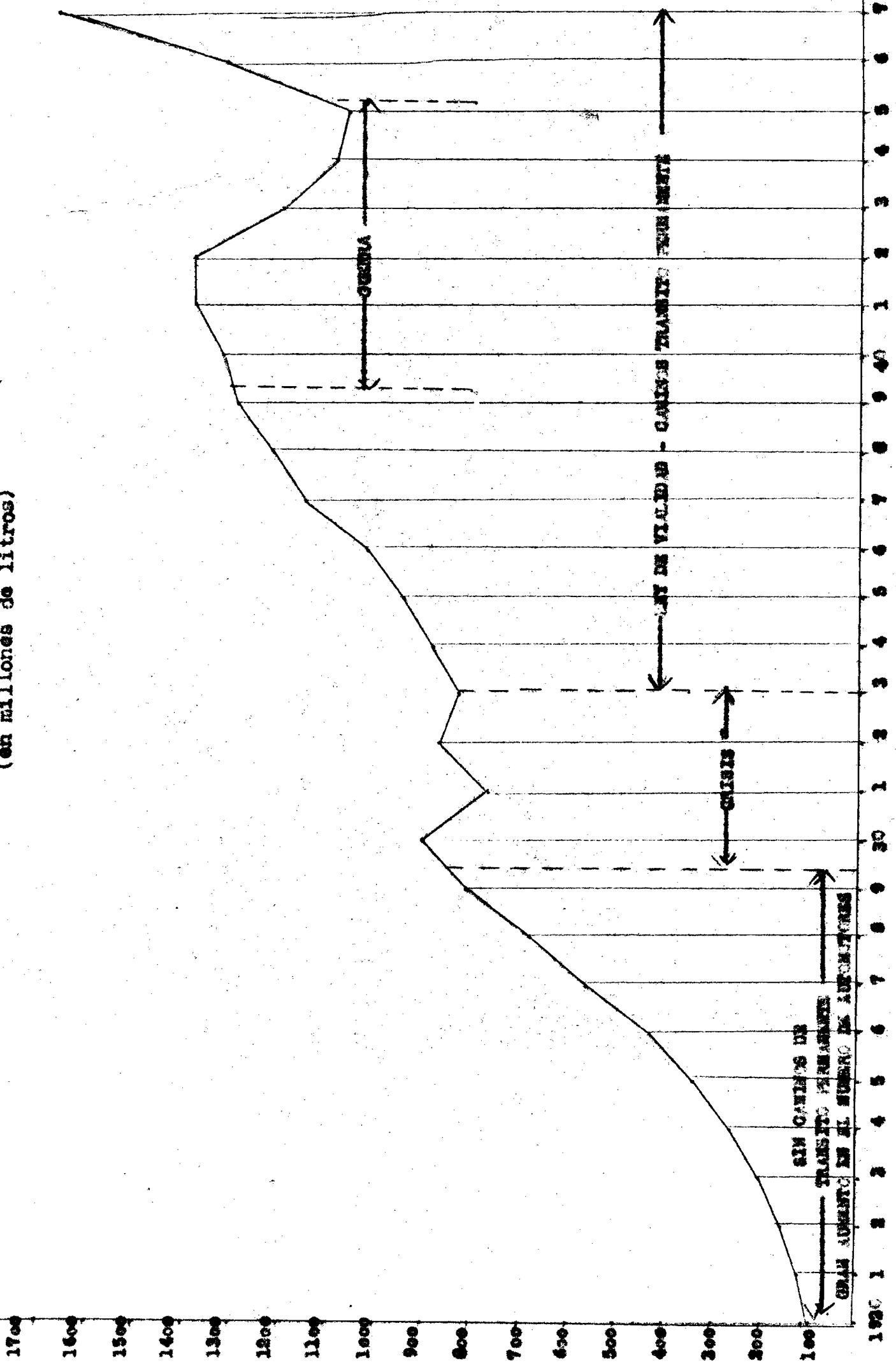
El pago se formula entre los días 1º y 5 del mes inmediato siguiente.

La Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, es la única productora eximida del pago del impuesto por la nafta de consumo propio; tampoco tiene interventor.-

4 - Impuesto recaudado.:- En los 15 años de vigencia de la Ley Nacional de Validad, las sumas recaudadas en concepto de impuesto a la nafta (mín 0,05 por litro 1/1/33 a 1/3/40 y mín 0,06 1/4/40 a 31/12/47) asciende a mín 964,2 millones.-

En el gráfico siguiente se expone en litros la marcha del consumo de nafta en el período 1930/1947:

(en millones de litros)



Se advierte el aumento rápido del ritmo de consumo, en el decenio 1920/30 que coincide con la introducción de un número elevado de automotores.- Con la crisis de 1930/33 se estaciona, para aumentar nuevamente y en forma ininterrompida hasta el año 1941.-

En 1942 se inicia un proceso descendente que llega hasta el año 1945 inclusive.- A partir de 1946 aumenta rápidamente, lográndose en 1947 el consumo máximo de ese combustible.-

El detalle en litros de la distribución de nafta por jurisdicción territorial en los años 1946 y 1947, se indica en el cuadro que sigue

16 - DISTRIBUCION DE NAFTA POR JURISDICCION TERRITORIAL

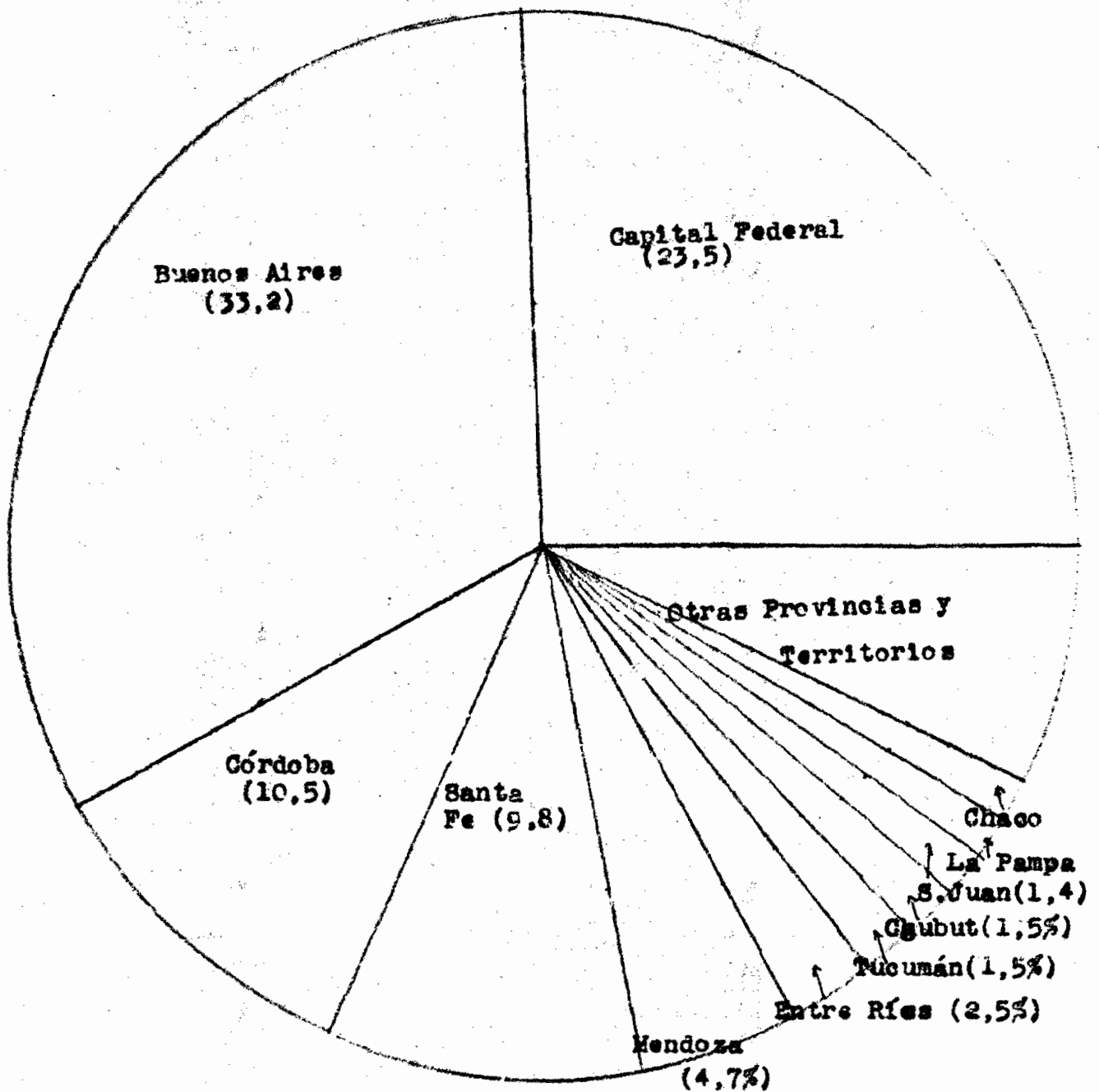
EN 1947 Y 1946

(en miles de litros)

PROVINCIAS Y TERRITORIOS	1 9 4 7	1 9 4 6
Capital Federal.....	418.281,4	349.932,2
Buenos Aires.....	649.916,6	420.274,1
Santa Fe.....	162.893,3	130.490,3
Entre Ríos.....	41.901,7	34.442,2
Córdoba.....	173.472,6	135.776,1
La Rioja.....	3.947,9	3.519,5
Santiago del Estero.....	10.979,6	9.567,8
Mendoza.....	77.437,1	60.955,2
San Juan.....	23.635,1	17.790,8
San Luis.....	11.288,1	8.417,4
Corrientes.....	14.835,1	12.558,0
Tucumán.....	24.522,1	17.842,3
Catamarca.....	4.812,7	3.893,0
Salta.....	14.250,6	10.559,3
Jujuy.....	7.528,1	6.059,2
Misiones.....	12.589,9	11.622,6
Chaco.....	17.445,1	13.675,8
Formosa.....	2.695,0	1.783,6
La Pampa.....	22.103,6	18.998,9
Río Negro.....	16.964,9	14.234,6
Neuquén.....	8.616,5	7.024,7
Chubut.....	24.283,3	18.960,3
Santa Cruz.....	10.396,3	8.743,6
Tierra del Fuego.....	997,8	812,7
	<u>1.655.884,9</u>	<u>1.311.938,2</u>

La representación gráfica de la distribución correspondiente a 1947, permite apreciar con facilidad la proporción en que la Capital Federal, Provincias y Territorios contribuyen a integrar el total de litros consumidos.-

17 - DISTRIBUCION DEL CONSUMO DE NAFTA POR JURISDICCION
TERRITORIAL EN 1947



En el cuadro N. 18 se detalla por mes y año las sumas recaudadas en concepto de impuesto a la nafta establecido por el artículo 12 -vale decir, excluido el centavo adicional del decreto 18.410/43-, desde la sanción de la ley de vialidad.

PA EL PERIODO 1933/1940

(en miles m3n)

MESES	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Enero.....	3.841,6	3.723,1	4.308,3	4.680,2	4.655,6	4.815,8	6.889,6	6.319,8
Febrero.....	3.115,5	3.529,2	3.954,9	3.899,8	3.652,3	4.682,6	5.490,4	4.972,1
Marzo.....	3.088,9	3.194,3	3.791,2	4.241,2	4.674,6	5.010,6	5.783,6	5.305,1
Abril.....	3.307,1	3.090,2	4.010,6	4.021,1	4.425,8	4.867,3	4.776,3	6.175,1
Mayo.....	3.572,9	3.694,4	3.817,8	4.141,5	4.870,7	4.709,2	5.286,9	6.554,1
Junio.....	3.003,4	3.196,1	3.813,1	3.759,1	4.371,8	4.711,5	5.295,7	5.311,6
Julio.....	3.341,1	3.310,5	3.834,2	3.957,4	5.602,2	4.921,6	5.290,1	6.004,2
Agosto.....	3.374,2	3.123,8	3.839,6	3.649,5	4.269,4	4.463,6	5.306,4	5.609,5
Septiembre...	3.180,9	3.417,4	3.638,2	4.131,3	4.500,0	4.722,3	4.531,4	6.043,9
Octubre.....	3.576,7	4.662,1	4.303,9	4.008,9	4.774,4	5.095,2	5.219,5	6.948,8
Noviembre...	3.783,6	3.718,0	4.085,3	4.360,2	5.243,2	5.278,5	5.691,6	6.930,1
Diciembre...	3.747,3	4.118,4	4.444,3	5.287,7	5.983,4	6.091,2	6.664,4	7.485,6
T o t a l e s	<u>40.953,2</u>	<u>42.627,5</u>	<u>47.841,9</u>	<u>50.042,9</u>	<u>57.022,3</u>	<u>59.389,4</u>	<u>65.125,9</u>	<u>73.659,9</u>
Recaudación máxima.....	<u>3.841,6</u>	<u>4.662,1</u>	<u>4.444,8</u>	<u>5.292,7</u>	<u>5.983,4</u>	<u>6.091,2</u>	<u>6.664,4</u>	<u>7.485,6</u>

DE EL PERIODO 1941/1947

(en miles msn)

MESSES	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	TOTAL 1933/1947
Enero.....	7.118,1	8.229,5	5.841,5	5.833,3	5.210,8	6.424,8	7.945,5	84.747,5
Febrero.....	6.046,5	6.276,1	5.093,3	5.347,3	4.217,0	5.427,2	6.715,4	72.430,2
Marzo.....	6.713,2	6.986,9	6.449,0	6.020,1	4.945,7	6.300,0	7.919,1	80.373,4
Abril.....	6.178,1	7.134,7	5.288,3	4.807,9	5.345,0	6.093,7	7.842,7	77.363,9
Mayo.....	5.738,9	6.501,8	5.658,2	4.929,4	4.709,2	5.398,3	8.370,1	78.884,1
Junio.....	5.556,8	6.025,6	6.261,2	5.494,5	4.984,4	5.943,6	6.750,7	74.559,2
Julio.....	6.982,3	5.722,8	5.604,7	4.805,8	5.438,8	6.450,7	7.267,9	78.534,3
Agosto.....	5.694,0	5.305,3	5.777,9	5.128,2	5.362,9	6.845,9	7.028,2	75.339,4
Septiembre...	6.218,6	6.078,3	6.889,7	5.363,1	3.971,6	6.700,9	7.613,2	76.810,8
Octubre.....	7.425,3	5.996,9	5.396,1	5.321,1	5.264,9	6.712,6	9.074,9	83.841,3
Noviembre...	7.835,6	6.011,8	6.433,0	5.611,1	5.757,9	7.155,3	10.654,9	88.256,1
Diciembre...	8.209,2	8.159,8	7.140,2	6.077,6	6.537,2	7.230,2	5.819,9	92.951,9
T o t a l e s	79.576,6	78.930,6	71.648,2	64.789,4	61.746,1	77.794,2	93.002,5	964.152,1
Recaudación máxima.....	<u>8.209,2</u>	<u>8.229,5</u>	<u>7.140,2</u>	<u>6.077,6</u>	<u>6.537,2</u>	<u>7.230,2</u>	<u>10.654,9</u>	<u>92.951,9</u>

Las diferencias que se observen multiplicando los litros de nafta consumidos en cada año por el impuesto correspondiente, respecto a los totales consignados en el cuadro precedente, obedecen al hecho de que el impuesto se paga al salir del depósito habilitado y el consumo del combustible es posterior.- Así mientras el gráfico n° 13 señala un mayor consumo en 1942 que en 1941, la recaudación en este último año es superior a la de aquél, por haberse abonado el impuesto en 1941 y consumido la nafta en 1942.-

oooooooooooo

CAPITULO - IX

IMPUESTOS A LOS LUBRICANTES Y A OTROS COMERCIALES

1 - Impuesto a los lubricantes.-- La ley N.º 11.668 establecía en su artículo 12 Incliso 1.º, un gravamen de 10% al valor sobre el precio de venta por mayor que correspondía por kilogramo, a los aceites lubricantes de motores a explosión.--

El despacho de las Comisiones de Comuncionaciones y Transportes y de Obras Pùblicas, así como los proyectos que precedieron a la ley, creaba un impuesto a los lubricantes, sin especificar su destino.-- En la discusión del despacho en la Cámara de Diputados se la agregó al Incliso 1.º la frase "de motores a explosión" para hacer la separación con los aceites lubricantes de motores a vapor utilizados en otras Industrias.--

La disposición legal resultaba difícil de aplicar, dado las dificultades que implicaba determinar el valor del lubricante y la apreciación del uso del mismo para motores a explosión.-- Se señaló entonces, la situación de privilegio que se presentaba para los que querían eludir su pago sobre los que lo efectuaban.--

Cálculos hechos por la Administración de Impuestos Internos, demostraron que el cumplimiento mecánico a establecer destinado a la fiscalización, ocasionaría gastos casi iguales al producido del impuesto mismo, con el agravante de la creación de una serie innumerable de conflictos.-- Por ello, el Poder Ejecutivo por decreto del 27 de enero de 1933, dejó en suspenso el decreto reglamentario de la fiscalización y percepción del impuesto.--

La falta de recursos para la prosecución de la obra vital, obligó a modificar la ley, quedando la disposición relativa a los lubricantes, redactada en los siguientes términos:

"Impuesto interno de 10 centavos por litro, sobre todos los aceites lubricantes que tengan viscosidad y densidad características de los destinados a vehículos y motores en general, cualquiera sea su destino (Art.º 12 Inc. 2.º - Ley 11.668 T.O. 1933)

Este impuesto será percibido durante quince años a partir de la fecha de promulgación de la ley N° 12.626 (6/10/1939), debiendo ser abolido por los productores, importadores y expendedores.--

Se abandona el principio de gravar exclusivamente a los automotores que circulan en las caminos, para dar una solución práctica al problema originado por la dificultad de percepción del impuesto.--

2 - Impuesto a otros combustibles.-- Al establecer el impuesto a la nafta se señaló la situación de desigualdad en que se colocaba a los propietarios de automotores de propulsión a nafta, respecto a los que utilizaban otros combustibles líquidos derivados del petróleo.--

El proyecto de ley de Validad presentado por el diputado Carlos A. Fuytrueda en el año 1932, creaba una tasa nacional, durante 12 años, de seis centavos moneda nacional por litro a la nafta u otros combustibles líquidos para automotores.-- No obstante la justicia de esa disposición no fué tenida en cuenta por la Comisión de la Cámara de Diputados al redactar el proyecto definitivo de ley.--

En el debate de modificación de la ley, se señaló en un momento, nos, la disminución de los ingresos de la Dirección Nacional de Validad, por sustitución de la nafta por otros combustibles.--

Con la reforma introducida por la ley N° 12.626, se crea el impuesto a los otros combustibles, por el inciso N° del artículo 12 de la ley N° 11.658 (7.0. 1939), cuya redacción era la siguiente:

"Impuesto de seis centavos por litro a todo combustible que no sea nafta y destinado a motores de vehículos que usen la vía pública".--

Igual que los otros impuestos, su vigencia alcanza hasta el 6 de octubre de 1964, debiendo ser abolido por los productores, importadores y expendedores.--

Si bien el nuevo gravamen significó un aumento del 85% del precio del combustible afectado, se señaló en aquella oportunidad, que el veñid Diesel tanke aún sobre el automotor a nafta, una economía del 16,4%, por el menor consumo y costo de combustible.--

También la percepción de este impuesto dió lugar a dificultades.- Inspirado en el principio que sólo debía ser abonado por el usuario del mismo, obligó a la Repartición Hecmensadura a establecer un impuesto mensual para su aplicación.- Fue necesario fiscalizar todos los combustibles pasados -excepto el Fuel Oil- para sólo cobrar el impuesto sobre una misma proporción del consumo.- Así, en el año 1942 se sometió a control el expendio de 746,511,666 de litros, para gravar solamente 35 millones, o sea menos del 5%.-

Allo implicaba exigir el cumplimiento de obligaciones a los consumidores, no contribuyentes, por razones de orden fiscal, y además que la Administración de Impuestos Internos, destinara personal e incurriera en gastos desproporcionados con el producido del tributo.-

Por tales motivos se aborrecía una vez más, los principios doctrinarios que inspiraron la creación del Impuesto.- El artículo 71 del Decreto N° 18.410/43, dispone la sustitución del inciso 3º del artículo 12, por el siguiente:

"Impuesto interno de un décimo y medio de centavo (mas 0,0015) por litro a todo combustible proveniente de la destilación del petróleo, que no sea nafta, cualquiera sea su destino".-

En esta forma, el impuesto mínimo aplicado al usuario del mismo, se compensa con el aporte del resto de consumidores de combustibles pasados, incluso Fuel-Oil.-

3 - Fiscalización y Recaudación.- Conforme lo dispone el artículo 60 del Decreto N° 87.573 Reglamentario de la Ley Nacional de Viabilidad, la Fiscalización y Percepción de estos tributos está a cargo de la Administración General de Impuestos Internos (Hoy Dirección General Impositiva).-

A efectos del pago del impuesto, el artículo 1º del decreto complementario del Título de la Reglamentación General de Impuestos Internos, modificada por resoluciones del Ministerio de Hacienda, considera lícito ante a todo artículo de producción nacional o importado, que reúna las siguientes condiciones:

a) Aceites lubricantes, sean o no de origen mineral, de viscosidad no inferior a 200^o medida con el aparato Saybolt Universal a la temperatura de 37,8^o c.-

b) Los aceites lubricantes que se obtengan por procesos de recuperación de aceites usados, cuya viscosidad esté comprendida dentro de los límites del inciso anterior.-

Para definir la materia gravada, se ha tomado un límite de viscosidad mínimo, teniendo en cuenta que normalmente los motores en general se lubrican con aceites cuya viscosidad supera la medida adoptada.-

Respecto a los otros combustibles, la reglamentación es de aplicación parcial, por cuanto determina el procedimiento para el pago de aquéllos destinados a motores que usan la vía pública, y el decreto 18.410/43 extiende el impuesto a todos los combustibles.-

A falta de reglamentación del decreto citado, cabe considerar combustible gravado, a todo aquél proveniente de la destilación del petróleo, que no sea nafta, cualquiera sea su destino, conforme lo dispone el decreto referido.-

Se exige la inscripción de los productores e importadores de estos productos y de los recuperadores y certadores de aceites en la Administración General de Impuestos Internos.-

El impuesto es recaudado al salir el producto de la fábrica o aduana y bajo el mismo régimen que se sigue para la nafta.-

4 - Impuestos Recaudados.- En el período comprendido entre el 1^o de abril de 1946 y el 31 de diciembre de 1947, se recaudó en concepto de impuesto a los lubricantes la suma de \$ 45,2 millones.- La discriminación por años y meses se expone a continuación.

19 - RECAUDACION DEL IMPUESTO A LOS LUBRICANTES

EN EL PERIODO 1940/1947

(en miles de msn)

MESES	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	TOTAL
Enero.....	0,0	416,4	570,3	403,8	327,6	423,2	541,4	600,7	3.236,4
Febrero....	0,0	354,2	458,2	502,0	489,9	384,6	514,1	463,2	3.166,2
Marzo.....	0,8	423,6	527,9	476,5	476,6	420,2	490,9	663,1	3.479,7
Abril.....	771,2	407,0	531,5	470,0	442,1	441,7	516,8	392,1	3.972,4
Mayo.....	703,5	462,1	443,5	448,2	443,2	406,5	366,8	621,1	4.102,6
Junio.....	456,2	349,3	485,4	407,4	439,0	409,7	530,3	816,2	3.953,5
Julio.....	471,4	438,2	591,3	466,8	433,7	516,8	524,4	770,3	4.232,9
Agosto.....	422,6	454,5	424,3	435,4	447,1	458,1	677,1	351,6	4.153,7
Setiembre..	509,4	613,4	453,8	477,4	528,7	503,9	678,5	944,9	4.710,0
Octubre....	445,1	661,2	402,6	531,9	657,2	633,2	610,2	934,8	4.673,2
Noviembre..	436,6	533,1	502,9	481,5	544,9	530,4	641,1	797,6	4.448,1
Diciembre..	451,4	507,1	463,3	499,8	413,8	517,3	499,8	635,0	3.987,5
Totales...	<u>4.668,2</u>	<u>5.620,1</u>	<u>5.812,0</u>	<u>5.584,7</u>	<u>5.610,5</u>	<u>5.525,7</u>	<u>6.864,4</u>	<u>8.480,6</u>	<u>48.166,2</u>
Recaudación máxima.....	<u>771,2</u>	<u>661,2</u>	<u>570,3</u>	<u>531,9</u>	<u>657,2</u>	<u>633,2</u>	<u>678,5</u>	<u>944,9</u>	<u>4.710,0</u>

El año 1947, marca la máxima recaudación en todos los rubros de impuestos.-

Como se observa en el cuadro precedente y en los n° 18, 20 y 21, el producido en ese año, es superior al de los anteriores.-

Respecto al impuesto a los otros combustibles (aún 0,06 por litro de 1/4/40 a 31/12/43 y aún 0,0015 por litro de 1/1/44 a 31/12/47, a usuarios del camino y todos los consumidores de combustibles pesados, respectivamente) produjo aún 28,0 millones.- En el cuadro n° 20 se expone la marcha de la recaudación anual, y su detalle por mes, siendo digno de destacar el notable incremento habido en los ingresos de 1946 y 1947 con relación a los de años anteriores.-

20 - RECAUDACION DEL IMPUESTO A OTROS COMBUSTIBLES

DEL PERIODO 1940/1947

(en miles de m.n.)

MESES	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	TOTAL
Enero.....	0,0	174,2	215,8	195,6	276,7	254,8	461,3	497,6	2.076,0
Febrero.....	0,0	163,6	123,7	155,5	253,5	333,2	444,8	538,3	1.947,6
Marzo.....	0,0	161,4	190,5	215,2	358,8	214,2	515,5	565,3	2.221,9
Abril.....	106,6	187,5	130,8	209,8	251,0	257,2	425,1	574,2	2.152,0
Mayo.....	200,8	156,1	215,2	218,3	272,0	232,9	397,7	529,3	2.232,3
Junio.....	171,5	188,7	118,7	169,7	276,5	251,0	518,4	526,0	2.320,5
Julio.....	175,0	171,1	169,4	231,9	298,0	331,4	627,2	655,3	2.659,3
Agosto.....	170,9	176,9	197,7	161,1	326,2	241,5	563,8	550,3	2.388,4
Septiembre.....	155,5	176,6	207,1	206,3	283,1	230,2	547,7	659,1	2.515,6
Octubre.....	166,2	176,3	171,7	183,9	200,7	297,3	661,0	535,3	2.392,4
Noviembre.....	151,4	172,6	178,5	187,9	225,2	303,6	620,4	649,9	2.579,5
Diciembre.....	314,9	211,8	234,5	188,0	223,0	403,5	546,5	394,6	2.516,8
Totales.....	<u>1.612,8</u>	<u>2.141,8</u>	<u>2.153,4</u>	<u>2.353,2</u>	<u>3.244,7</u>	<u>3.390,8</u>	<u>6.330,4</u>	<u>6.775,2</u>	<u>28.002,3</u>
Recaudación máxima.....	<u>314,9</u>	<u>211,8</u>	<u>234,5</u>	<u>231,9</u>	<u>358,8</u>	<u>403,5</u>	<u>661,0</u>	<u>659,1</u>	<u>2.659,3</u>

CAPITULO - X

IMPUESTO ADICIONAL A LOS COMBUSTIBLES

1 - Creación por Decreto N° 13.410/43.- El Decreto N° 13.410 del 31 de diciembre de 1943, crea por el término de diez años, un impuesto adicional de un centavo (más 0,01) moneda nacional por litro, que será aplicado a todos los combustibles provenientes de la destilación del petróleo, cualquiera sea el uso a que se los destine, debiendo ser abonado por los productores, importadores y exportadores.-

Por el decreto N° 13.673 del 14 de mayo de 1946 se prorrogó la vigencia de este impuesto hasta la expiración del plazo de 15 años establecido para los tributos creados por la Ley N° 11.658 en su artículo 12, incisos 1, 2 y 3 (T.O. 1946).-

El impuesto adicional, se aparta totalmente del principio que el camino debe ser pagado en su mayor parte por los usuarios, por cuanto los más crecidos aportes son realizados por la industria.-

El decreto N° 13.410/43 persigue intensificar la construcción de caminos internacionales.- Dado el carácter de ley-convenio que reviste la N° 11.658, era necesario articular un régimen financiero que permitiera realizar aquellas obras, sin dar a los fondos provenientes de la ley N° 11.658, una distribución distinta que la prevista en los artículos 21 y 27.-

Esto sólo podía lograrse con la creación de un nuevo recurso, con una afectación especial.- Estando las obras a cargo de la Administración General de Vialidad Nacional, el impuesto adicional contribuye con las cifras que anualmente fija el presupuesto de la Repartición, a las atenciones de los gastos administrativos de esa Dependencia.-

2 - Recursos Recaudados.- Las sumas ingresadas en concepto de impuesto adicional se detallan en el cuadro N° 21

21 - RECAUDACION DEL IMPUESTO ADICIONALA LOS COMBUSTIBLESDE EL PERIODO 1944/1947

(en miles de mn)

MESES	1944	1945	1946	1947	TOTAL
Enero.....	2.355,6	2.562,7	4.154,6	4.670,2	13.743,1
Febrero.....	2.654,8	2.403,7	3.827,1	4.723,8	13.479,4
Marzo.....	3.507,5	2.239,7	4.509,1	5.111,1	15.367,4
Abril.....	2.427,1	2.617,6	3.865,3	5.157,9	14.067,9
Mayo.....	2.616,9	2.347,5	3.723,8	4.957,2	13.655,4
Junio.....	2.738,8	2.519,1	4.460,6	5.331,7	15.050,2
Julio.....	2.881,8	3.132,9	5.275,6	5.606,8	16.897,1
Agosto.....	3.049,6	2.517,9	4.919,1	4.866,0	15.351,6
Septiembre.....	2.799,4	2.495,6	4.783,3	5.659,5	15.773,8
Octubre.....	3.224,0	2.862,4	5.552,5	5.108,8	15.747,4
Noviembre.....	2.454,7	3.598,3	5.079,8	6.124,9	17.457,7
Diciembre.....	2.505,1	3.783,1	4.942,3	3.613,2	14.843,7
T o t a l e s	<u>32.215,3</u>	<u>32.880,5</u>	<u>55.379,1</u>	<u>60.959,8</u>	<u>181.434,7</u>
Recaudación					
máxima.....	<u>3.507,5</u>	<u>3.783,1</u>	<u>5.552,5</u>	<u>6.124,9</u>	<u>17.457,7</u>

De su análisis se desprende el rápido incremento de la recaudación, que pasa de los msn 32,9 millones en 1945 a msn 55,4 millones en 1946 y a la máxima de msn 61,0 millones en 1947, totalizando msn 151,4 millones.-

Los combustibles que contribuyen a formar el total citado son los que a continuación se indican: Nafta, kerosene, gas-oil, fuel-oil, diesel-oil, aceites menores de 200° y otros productos.-

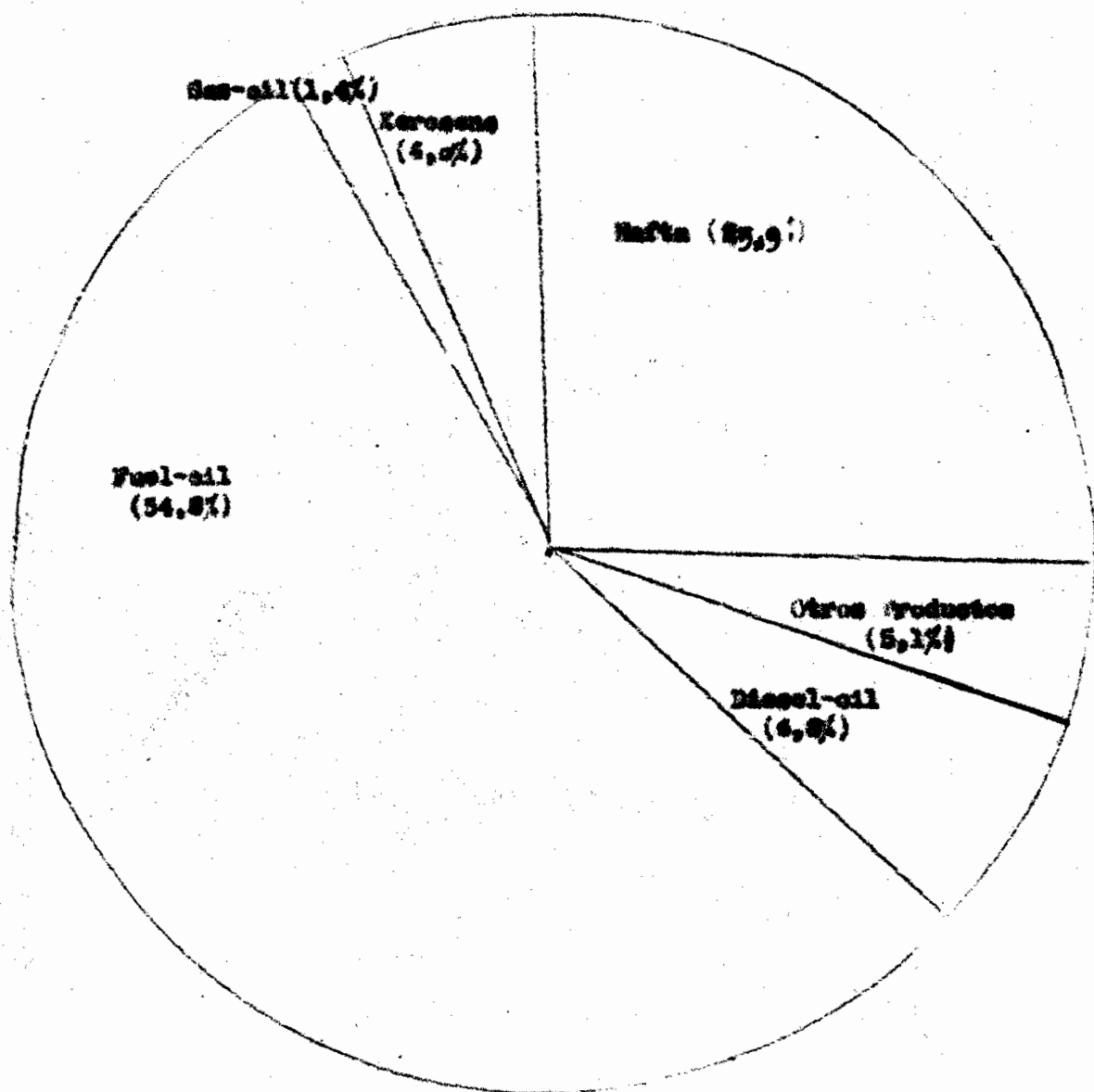
El cuadro siguiente expone los litros de combustibles gravados por el Decreto 18.410/43, consumidos en cada año, 1945, 1946 y 1947

22 - CONSUMO DE COMBUSTIBLES GRAVADOS POR EL
ART. 1º DEL DECRETO N° 18.410 DE 1943
AÑOS 1945 a 1947

	1 9 4 5	1 9 4 6	1 9 4 7
Nafta.....	1.027.769.139	1.295.622.706	1.548.924.330
Nafta aviación..	17.332.463	22.824.024	30.131.647
Kerosene.....	220.423.639	311.521.207	363.865.996
Gas-oil.....	55.079.296	71.759.205	83.271.725
Fuel-oil.....	1.419.911.749	3.105.120.093	3.338.137.192
Diesel-oil.....	292.429.748	422.129.004	415.530.621
Acite menos 200°	31.031.702	22.405.662	34.196.831
Otros productos.	222.235.344	225.466.216	275.893.533
Total.....	3.287.973.919	5.537.910.397	6.095.946.226

Se observa la gravitación preponderante del fuel-oil y de la nafta dentro del total consumido.- A continuación se representa gráficamente el litraje de cada combustible gravado en el año 1947:

23 - Consumo de combustibles gravados por el decreto 18410 en el año 1947



CAPITULO - XI

APORTE DEL ESTADO

1 - Disposiciones Locales.— Entre los recursos que forman el fondo nacional de viabilidad, figura un aporte a cargo del Estado.--

La Ley n° 11.688 (Texto 1932) establecía en su artículo 12 inciso 3°, que el fondo se integraría con "aportes de rentas generales no inferior a \$ 10 millones de pesos moneda nacional que fije el presupuesto General de la Nación".--

Todos los proyectos de Ley presentados en 1932 incluían aunque en diversa medida, un aporte de rentas generales, que juntamente con otros recursos, formarían el Fondo Vial.--

En efecto, el proyecto de los diputados Moret, Castañeras e Inda lo establecían en una cantidad variable, no inferior al 1%, del monto total del presupuesto de Gastos del Gobierno Federal, incluidas las reparticiones autárquicas y los rendidos con recursos especiales.-- Pundamentalmente el proyecto expresando que la contribución de rentas generales figure en las leyes de viabilidad de la mayoría de los países incluyendo a Estados Unidos y Canadá.--

La fijación de un porcentaje, en lugar de una suma determinada anual, tendía a mantener una proporción adecuada con el desarrollo de la prosperidad del país, que es lógico relacionar aunque ello no ocurriera siempre así, con las variaciones del presupuesto nacional.--

El Poder Ejecutivo, proyectaba la constitución del fondo de viabilidad entre otros recursos con "el aporte de rentas generales que fije sumamente el presupuesto de Gastos de la Nación, que no deberá ser inferior a cinco millones de pesos moneda nacional".--

El proyecto del diputado Pueyrredón y el despacho de las Comisiones de la Cámara de Diputados, redactaron la disposición de referencia, en la forma sancionada por la Ley.--

Previa a la sanción de la Ley n° 12.685, modificatoria de la Ley n° 11.688, varios proyectos contemplaron la contribución del Estado para

la realización de obras de vialidad.-

Los diputados López Merino, Barrinuevo y Myte proponían la sustitución del Poder Ejecutivo por Yacimientos Petrolíferos Fiscales como sujeto del aporte.-

El proyecto del Poder Ejecutivo daba un destino específico al aporte fijado por la Ley N° 11.658.-

Manteniendo su texto, restringía su destino, por cuanto agregaba que sería destinado a constituir un fondo sévil para el refuerzo de la cuota de ayuda federal a las provincias o a la cuota de la red nacional en los territorios cuanto en éstos o en las provincias acogidas al régimen de Ayuda Federal, los factores previstos en los artículos 19 y 25, inciso b (art. 21 y 27 Ley 11.658 T.O. 1939), respectivamente, no permitieron desarrollar un plan eficiente para la construcción de las rutas imprescindibles para la economía local.-

El Senado sancionó a fines del período ordinario de 1938 un proyecto que pasó en revisión a la Cámara de Diputados, en el cual, manteniendo la contribución de 10 millones como mínimo anual, se agregaba una partida adicional de 10 millones, destinada a las provincias que tengan en su territorio regiones montañosas y prorrateada en la proporción al área de la región montañosa de cada provincia con relación al total del área cubierta de montañas de todas las provincias.-

Por último, cabe citar el despacho de las Comisiones de la Cámara de Diputados, convertido en ley, que, a diferencia de la anterior, limita el aporte del Estado, en los siguientes términos:

"Diez millones de pesos moneda nacional (\$ 10.000.000,00) que aportará anualmente rentas generales" (art. 12, inciso 6°, Ley 11658 T.O. 1939)..

Las leyes de Presupuesto incluyen la partida de diez millones entre los gastos a atender con el producido de la negociación de títulos y no entre las de rentas generales como dispone la ley N° 11.658.-

El apartado a) del artículo 16 (Ley 11.658 T.O. 1939), reglamenta la entrega de los fondos por la Tesorería General de la Nación, disponiendo que ésta los depositará mensualmente en el Banco Central de la República,

en la cuenta de la Administración General de Vialidad Nacional.-

2 - sumas aportadas.- No obstante las disposiciones de la ley, de la que resulta la obligatoriedad del aporte, confirmada con la inclusión en los Presupuestos de cada año, de la partida respectiva, el Poder Ejecutivo lo ha efectuado en una medida sumamente limitada, supeditando la entrega de fondos, a las disponibilidades efectivas de la Administración General de Vialidad Nacional.-

Las sumas aportadas anualmente, hasta el 31/12/1947 fueron las siguientes:

Año	1938.....	m\$ 5,0 millones
"	1939.....	" 6,0 "
"	1940.....	" 2,0 "
"	1941.....	" 8,0 "
"	1942.....	" 4,8 "
"	1943.....	" 3,7 "
	<u>Total.....</u>	<u>m\$ 28,5 millones</u>

A documentado además parte de la deuda, con una letra de Tesorería, sin vencimiento ni intereses, por valor de m\$ 48,2 millones de pesos moneda nacional.-

La deuda del Poder Ejecutivo al fondo nacional de vialidad se eleva al cierre del ejercicio 1947 a m\$ 121,5 millones, en concepto de diferencia entre la suma mínima de m\$ 10 millones a aportar en los 15 años de vigencia de la ley N° 11.668 y los m\$ 28,5 millones entregados.-

El crédito de la Administración General de Vialidad Nacional, se halla documentado, en la siguiente forma:

a)	Letras de Tesorería.....	\$	48.300.000		
b)	Orden de pago -Ejerc. 1933/37-saldo	"	1.800.000		
c)	" " " " 1940	"	1.700.000		
d)	" " " " 1941	"	9.900.000		
e)	" " " " 1942	"	9.900.000		
f)	" " " " 1943	"	10.000.000		
g)	" " " " 1944	"	10.000.000		
h)	" " " " 1945	"	10.000.000		
i)	" " " " 1946	"	10.000.000		
j)	" " " " 1947	"	10.000.000	121.500	

3 - Problemas que origina la falta de Ahorros.- Se ha dicho más arriba, que la Nación realiza los aportes previstos en las leyes de vialidad y presupuesto, en la medida que lo exige la situación de Tesorería de Vialidad Nacional.

Para apreciar la significación del endeje bancario o existencia de valores nacionales, generalmente elevados, de la Repartición, deben analizarse hasta 1943, las inversiones realizadas en obras de red nacional y coparticipación federal frente a las sumas efectivamente ingresadas y distribuidas para ambos regímenes conforme a la ley y a partir de 1944, el análisis se extenderá al régimen del Decreto N° 18.410/43.-

Al término del ejercicio 1937, época en que el Estado adeudaba más 50 millones, prescindiendo de la existencia en títulos que respaldaba el saldo de las cuentas especiales formado substancialmente por el 10% de retenciones de garantía a contratistas, el saldo en efectivo ascendía a más 27,1 millones.- Conforme al criterio del Poder Ejecutivo se trataba de una situación de holgura financiera.-

Si se obtienen los créditos acumulados disponibles para obras, que resultan de los recursos efectivamente ingresados, incorporando a tal fin el superávit financiero de 1937, se llega a las siguientes conclusiones:

Del saldo existente más 20,4 millones corresponden a las provincias para obras de coparticipación federal, más 10,1 millones, existen disponibles para su inversión por la Dirección Nacional de Vialidad en obras de l

Ley Nº 5.315 y más 1,5 millones también disponible por el organismo nacional para obras de mejoramiento, cumplimiento de leyes especiales y de sobreprecio a la neta.- Para la red nacional, el saldo es negativo y en ese sentido alcanza a casi más 80 millones.-

Vale decir que Valladolid invertió mejores fondos que los que dispone para obras de la red nacional, utilizando principalmente recursos provenientes a las provincias y no invertidos por ellas.-

La financiación en esta forma de las obras por el Organismo Central, se veía seriamente resentida, más tarde, cuando algunas Provincias Interiores tienen la construcción de las propias utilizando su crédito disponible (recursos efectivos más deportes pendientes),

Este sistema se ha mantenido hasta el presente, favorecido luego de una breve crisis en el período 1938/40, por la inactividad de las Provincias y la acumulación creciente de los arribados por el Decreto 19410/43 dado que los recursos ingresaron en cantidades elevadas antes de aprobarse el plan de obras e iniciarse los estudios pertinentes.-

Al cierre del ejercicio de 1946 cuando la existencia en efectivo y valores nacionales alcanzó su más alta expresión al término de un año financiero, con más 166,2 millones, el déficit de la red nacional ascendía a más 13,7 millones.-

Con los mayores inversiones nacionales y provinciales durante el año 1947 ha disminuido considerablemente el saldo correspondiente a la Ley 11.658. Si la administración de Valladolid, con el retorno a las condiciones normales desarrolla un plan de importancia durante el corriente año, puede pronosticarse, procediéndose de un posible aumento de las inversiones provinciales, que no llegará a fin del mismo sin haber tenido que suspender prácticamente la ejecución de obras, salvo el caso de una fuerte entrega de fondos adjudicada por el Poder Ejecutivo, creación de nuevos recursos e autorización para continuar con las disponibilidades del Decreto 19410/43.- La última solución significará alterar para 1948 o 1949 el problema a largo plazo en el actual.-

Desde el punto de vista de la Coparticipación Federal, el problema tiene también su importancia.-

Es oportuno recordar al respecto, que en el régimen financiero adoptado por la Ley de Contabilidad N° 433 y con más precisión en la N° 12.961, la cuenta de recursos respondeña económicamente al sistema de caja, o sea que sólo deben figurar en la del ejercicio las sumas cobradas -en el sentido de ingreso material en dinero- antes del 1° de abril del año siguiente, excluyéndose los créditos devengados a favor del Tesoro, que al bien de ejercicio exigible en el año financiero clausurado, quedan empere pendiente de cobro.- Lo decir, que estos saldos activos "pasarán al ejercicio del año siguiente, de que hacen igual parte" (art. 43).-

La misma doctrina sustenta el mecanismo implantado por la Ley N° 11.656 en cuanto dispone la distribución "...de las sumas que ingresan anualmente por todo concepto al Fondo Nacional de Viabilidad" (art. 27 inciso a).-

Mas en los balances de la Repartición administrativa, se incluyen entre los rubros del activo los gastos pendientes de ingreso, y que oportunamente fueran distribuidos en los créditos asignados para la Cooperación Federal y comunicado a cada provincia la suma resultante para ese objeto.-

El procedimiento seguido, en rigor, encuentra su fundamento en la legislación financiera entonces vigente, a poco que se considere lo que la ley quiere asegurar el equilibrio de las entradas con los gastos, excluyendo de las primeras el depósito de créditos activos a cargo de terceros, cuya percepción pudiera resultar dudosa, pero entre los cuales nunca podrían homologarse las contribuciones a cargo de Rentas Generales que adeuda el Poder Ejecutivo.-

Por lo demás, excluir esa contribución de los balances de la Repartición, comportaría -en lo atinante al régimen de Cooperación Federal- disminuir en la proporción pertinente los créditos respectivos, y en efecto inmediato sería el de reducir la facultad de las provincias según el régimen de la cooperación Federal, para proyectar obras viables que deben atenderse con esos recursos.-

Por imperio de la ley, el 40% de los recursos que forman el Fondo

nacional de Viabilidad -disminuido con el monto de los gastos de caducidad anual-; deben distribuirse entre las provincias acogidas, y su importe corresponde y pertenece a ellas, con prescindencia de toda otra consideración que no sean las restricciones que señala la propia Ley.-

Hasta circunstancias debe ser tenida especialmente en cuenta, ya que sostener la tesis contraria implicaría desvirtuar los preceptos legales y las obligaciones subalterias que se han contraído con los Estados Federales, como resultado -por parte de los mismos- del acogimiento a los beneficiarios de la Coparticipación Federal, mediante la sanción de leyes especiales, que, según surge de los preceptos del artículo 25 de la Ley nº 11.668 (T.O. 1939), adquieren todo el carácter de una ley-convenio.-

Estas convenciones crean diversos efectos, cuya inobservancia deterrmina, según las aleras prescripciones del inciso e) del artículo 25 citado, la supresión de los beneficiarios de la Coparticipación Federal.-

Bajo tales condiciones el Estado asegura a las provincias el goce de los recursos de Coparticipación Federal, cuyo monto surge del Fondo Nacional de Viabilidad prescripto en el artículo 12, entre cuyos rubros la Ley especifica el aporte anual a cargo del Estado, de diez millones de pesos.-

En consecuencia la falta de aporte del Estado, comporta desvirtuar las obligaciones que emergen de las leyes-convenios que las provincias dictaron, ateniéndose a los requisitos ineludibles de la Ley 11.668.-

Aparte de las razones de orden legal que obligan al Estado a integrar el aporte anual, con el sistema adoptado de determinar anualmente el crédito en base a los recursos devengados (Ingresados y pendientes de Ingreso por el Poder Ejecutivo) la intensificación de las obras por las Provincias, ocasionaría, a igual que en el caso de la red nacional, un desequilibrio en las finanzas de Viabilidad Nacional.-

En efecto, dejando de lado el grave problema que puede importar la utilización de recursos de Coparticipación Federal para las obras de Viabilidad Nacional, mientras en el balance del año 1947 figuran créditos a favor de las Provincias por un 109,4 millones, si las inversiones superaran los un 76,8 millones la Administración de Viabilidad no contaría con fondos para abocarlas.-

4 - Criterio del Poder Ejecutivo acerca de la afectación de las sumas aportadas.- Con motivo de la ejecución por la Provincia de Buenos Aires del plan de Viabilidad, suscripto entre la Provincia y la Dirección Nacional de Viabilidad, se afectaron los créditos disponibles y presuntos de Coparticipación del Estado mencionado, entre los que se encontraba comprendida la parte proporcional que le correspondía por aporte de Huitas Generales.-

Difficultades surgidas en la financiación anticipada de las obras por la provincia de Buenos Aires, mediante la emisión de Letras de Tesorería, limitaron la ejecución de plan a las obras ya contratadas que ascendían a más de 40 millones, aproximadamente, proveyéndose su pago directo y al contado por la Dirección Nacional de Viabilidad, dado que la provincia contaba para ello con crédito suficiente.-

Si bien esto era exacto, no disponiendo la República de los más de 6,9 millones correspondientes a la provincia por distribuciones en el período 1963/68, del Fondo Vial Integrado con la suma adelantada por el Poder Ejecutivo, y más 6,6 millones de igual origen por el lapso 1960/63 en que se daría fin a la ejecución del plan, la Dirección Nacional de Viabilidad, aunque por motivos distintos a los de la Provincia de Buenos Aires, también se veía en la imposibilidad de financiar las obras.-

Por tal motivo el Poder Ejecutivo dictó un decreto de fecha 22 de octubre de 1960 por el que se dispuso un aporte en efectivo de fondos y la documentación del resto, fijando además el destino de las sumas entregadas.-

Consecuente con el principio de distribuir entre las provincias el 40% del Fondo de Viabilidad preterrito, incluido el aporte del Estado, el Poder Ejecutivo dispuso la afectación de las sumas ya aportadas y aquellas cuya entrega en efectivo se dispuso, exclusivamente para la cancelación del aporte pendiente en el sector de Coparticipación Federal.-

Para documentar los más de 48,2 millones pendientes de entrega, correspondiente a la Red Nacional (más de 47,7 millones) y artículo 13 -Fondo Móvil- (más de 0,6 millones) se extendió una Letra de Tesorería sin interés ni amortización fija, que el Estado cancelará en la medida de sus disponibles financieros.-

El decreto fué cumplido en parte, por cuanto ni se entregó hasta el término del ejercicio financiero de 1947 la suma en efectivo dispuesta, ni se ha cancelado cantidad alguna de la Letra de Tesorería.

Conforme al criterio de afectación del Poder Ejecutivo, al cuadro que sigue detalla la deuda del Estado discriminada por año y correspondiente a cada régimen de obras de la Ley N° 11.658.-

4 - CUADRO ALUQUILAS E INGRESOS POR EL
PODER EJECUTIVO EN CUMPLIMIENTO DEL
ART. 13 INC. 6 DE LA LEY 11.658
(T.O. 1939)

Años	(en millones de m.n.)						Artículo 13° Fondo móvil			Tot. a Integ.
	Depart. Federal			Nac. Nacional			Asig- nación	Integr. (letra)	Int.	
	Asig- nación	Integr. (efect)	A in- tegrar	Asig- nación	Integr. (letra)	A in- tegrar				
1933	4,0	4,0	-	6,0	6,0	-	-	-	-	-
1934	4,0	4,0	-	6,0	6,0	-	-	-	-	-
1935	4,0	4,0	-	6,0	6,0	-	-	-	-	-
1936	4,0	4,0	-	6,0	6,0	-	-	-	-	-
1937	4,0	2,8	1,8	6,0	6,0	-	-	-	-	1,8
1938	4,0	4,0	-	6,0	6,0	-	-	-	-	-
1939	4,0	4,0	-	6,0	6,0	-	-	-	-	-
1940	3,8	2,1	1,7	5,7	5,7	-	0,5	0,5	-	1,7
1941	3,8	0,1	3,7	5,7	-	5,7	0,5	-	0,5	3,9
1942	3,8	0,1	3,7	5,7	-	5,7	0,5	-	0,5	3,9
1943	3,8	-	3,8	5,7	-	5,7	0,5	-	0,5	10,0
1944	3,8	-	3,8	5,7	-	5,7	0,5	-	0,5	10,0
1945	3,8	-	3,8	5,7	-	5,7	0,5	-	0,5	10,0
1946	3,8	-	3,8	5,7	-	5,7	0,5	-	0,5	10,0
1947	3,8	-	3,8	5,7	-	5,7	0,5	-	0,5	10,0
Tot.	53,4	13,5	29,9	67,6	67,7	39,9	4,0	0,5	3,5	73,3

El importe pendiente de entrega añadido a los msn 48,2 integrado con letra de tesorería, totalizan al fin del año 1947 msn 121,5 millones.-

Distribuyendo el fondo móvil conforme lo establece el artículo 1 corresponden del total adeudado en efectivo msn 88,9 millones a Red Nacional y msn 32,6 millones a Coparticipación Federal, cuya distribución por jurisdicción territorial se especifica a continuación:

25 - RED NACIONAL - PROPORCION APORTE DEL ESTADO

IMPORTE NO DETALLADO

<u>Jurisdicción Territorial</u>	<u>Importes</u>
Buenos Aires y Capital Federal.....	35.930.973,39
Santa Fe.....	8.375.658,43
Entre Ríos.....	3.394.616,06
Córdoba.....	7.728.682,98
La Rioja.....	1.146.806,06
Santiago del Estero.....	2.446.590,61
Mendoza.....	3.659.513,11
San Juan.....	1.675.031,52
San Luis.....	1.386.967,34
Corrientes.....	2.253.827,79
Tucumán.....	1.276.318,08
Catamarca.....	1.945.935,78
Salta.....	1.865.500,70
Jujuy.....	929.821,13
Misiones.....	872.315,45
Chaco.....	1.448.848,22
Formosa.....	312.058,60
Los Andes.....	514.553,00
La Pampa.....	2.114.494,02
Río Negro.....	2.035.204,54
Neuquén.....	1.075.074,15
Chubut.....	2.240.605,79
Santa Cruz.....	2.139.894,11
Tierra del Fuego.....	331.813,25
Refuerzo Territorios Nacionales Artículo 13 a distribuir.....	1.333.333,33
Total	88.933.333,33

26 - COPARTICIPACION FEDERALPROPORCION APORTA DEL ESTADOIMPORTES NO INTEGRADOS

<u>Jurisdicción Territorial</u>	<u>Importes</u>
Buenos Aires.....	10.200.751,51
Santa Fe.....	3.558.956,18
Mitre Ríos.....	1.640.939,66
Córdoba.....	3.847.305,83
La Rioja.....	430.228,29
Santiago del Estero.....	807.645,77
Mendoza.....	2.259.740,89
San Juan.....	818.359,88
San Luis.....	572.195,74
Corrientes.....	928.543,57
Tucumán.....	1.270.678,60
Catamarca.....	432.886,12
Salta.....	686.930,31
Jujuy.....	487.557,15
Crédito en suspenso.....	1.956.700,70
Refuerzo Artículo 13.....	2.656.656,67
Total	<u>32.586.656,67</u>

OTROS RECURSOS

1 - Contribución de Mejoras en los Territorios Nacionales. Según el artículo 12, inciso 5º de la Ley Nº 11.658 (T.O. 1939) "el producido de la tasa por contribución de mejoras a la tierra rural en los territorios nacionales, beneficiada por los caminos" integra el fondo nacional de viabilidad.-

En un principio de justicia el que fundamenta la contribución por mejoras, ya que mediante ella se restituye al patrimonio vial, parte del mayor valor recibido por las propiedades territoriales con la construcción del camino.-

La disposición del artículo 12, inciso 5º, es precisada por el artículo 23 y su reglamentación que alude a la construcción y conservación de "calzadas de tránsito permanente", como base para que el Poder Ejecutivo fije la proporción y distribución de la contribución de mejoras con que deben participar las propiedades territoriales beneficiadas en los Territorios Nacionales.-

Las normas que el Poder Ejecutivo debe observar a los fines referidos, son las siguientes, conforme lo dispone el artículo 23:

"a) Dos años después de liberadas las calzadas al servicio público se procederá a establecer el mayor valor recibido por las propiedades territoriales, mediante una revaluación de las mismas, excluidas las mejoras.-

Hasta valuación se hará por unidades de superficie imponible hasta cinco kilómetros a cada lado del camino.-

Todas las propiedades que hayan recibido un mayor valor contribuirán al pago de la obra efectuada con una suma no inferior al 65% de mayor valor recibido por cada una.-

"b) La contribución de mejoras de las propiedades territoriales se cobrará en cuotas anuales, de manera que el importe total con sus intereses quede cancelado en el término de diez años debiendo la Administración General

de Viabilidad Nacional segun y la transitabilidad permanente de los mismos, durante dicho periodo;

o)El contribuyente que pague el costo fijo de un descuento del 20%.

El artículo 63 del decreto reglamentario N° 97.879/41, establece que para conocimiento de la Administración General de Contribución Territorial, y a los efectos de lo dispuesto en el artículo 23, inciso a) de la Ley, Viabilidad Nacional eleva anualmente al Ministerio de Obras Públicas los antecedentes de los caminos de tránsito permanente realizados en los Territorios Nacionales.-

El Poder Ejecutivo no ha dictado aún el decreto a que alude el artículo 23, indispensable para que el programa pueda aplicarse, dado que en él se han de fijar las normas para la preparación y distribución de la contribución de mejoras.-

Por lo demás, la reglamentación es necesaria, no sólo por lo debido de la materia impositiva, sino también por la necesidad de coherencia con el impuesto con la política de fomento que debe seguirse con relación a los Territorios Nacionales.-

Otra condición exigida por la ley se refiere a la construcción de calzadas de tránsito permanente. Siendo lo expuesto oportunamente por la Dirección Nacional de Viabilidad, puede afirmarse que el texto más acertado una interpretación de orden estrictamente técnica que no otra la- Gal.-

Desde este último punto de vista, sólo cabe censurar a la letra, diciendo que por camino de tránsito permanente debe entenderse aquí que por el material utilizado en su construcción y por la topografía del terreno por donde avanza, no está expuesto a interrupciones periódicas ocasionadas por los fenómenos naturales corrientes, que no configuren la fuerza mayor.- En otros términos, la transitabilidad debe estar asegurada de manera tal que garantice a los propietarios vecinos la libre circulación en cualquier tiempo con los puntos que vincula la ruta.-

Para mayor precisión debe destacarse que el artículo 23 se refiere a "calzadas" de tránsito permanente, vale decir que el legislador ha

tenido en cuenta la estructura de la obra y el eventual utilidad en ella sobre esa base puede decirse que la utilidad permanente depende o está determinada por el tipo de calzada del camino.- El obstáculo de permanente existe en función de data en primera sobre el tipo de obstáculo que pueden interferirlo.- Un ejemplo serviría para aclarar el concepto.- Usamos a ese fin de la nieve y de las vías de agua.- Si un camino está adyacente a inundaciones periódicas y naturales que obstruyan eventualmente puesto que está en la mano del hombre remediar el inconveniente ya sea elevando la resaca, abriendo alcantarillas o construyendo puentes.- En caso de la nieve es distinto, pues si la calzada es de tipo tipo que sirve por su estructura, al tránsito permanente, el hecho de que el diablo de la nevada que temporalmente hace obstáculo, no le quita a su utilidad carácter de tal.-

La interpretación definitiva queda a cargo del Poder Ejecutivo, quien, al fijar la proporción y distribución de las mejoras, debe precisar el significado de la expresión "utilidad permanente".-

De lo expresado se deduce que el gravamen no se ha aplicado, no percibiéndose en consecuencia, una alguna por este concepto.-

2 - Negociación de títulos.- Otro recurso que con arreglo al artículo 12 inciso D de la Ley Integre el fondo para obras viejas es la:

"Negociación de títulos que se autorice a emitir para obras de utilidad".

Del punto de vista financiero la negociación de títulos no importa necesariamente un recurso, sino un procedimiento de anticipación de ellos un préstamo a pagar con los otros recursos especificados en la ley.-

Bien es sabido que la obra pública beneficiada no sólo a las generaciones presentes, sino que en igual grado a las futuras.- A este respecto cabe admitir que si en alguna situación puede justificarse mejor la emisión de empréstitos, es para la realización de tales obras.-

Concordante con este criterio, la Ley de Utilidad Incluye en su texto la disposición anterior, concretada en el artículo 16 por el que autoriza al Poder Ejecutivo "a emitir a propuesta de la Administración General de Utilidad Nacional, Bonos de obras de Utilidad", hasta la

suma de \$ 200 millones de pesos moneda nacional, con destino a la construcción de caminos, los que serán servidos con los recursos crecidos por la presente ley.- Estos bonos serán títulos de la deuda pública y no podrán ser colocados a un tipo inferior del 80% ni a un interés mayor del 6% anual.-

Puede notarse que se habla claramente de "construcción" quedando por ende excluida toda negociación que tienda a financiar gastos comunes del ejercicio (sueldos, otros gastos y conservación).-

Tratándose de una ley permanente en que la emisión de Bonos podría hacerse en forma esporádica, no es conveniente especificar tipo de colocación ni interés, por cuanto con el transcurso del tiempo, la disposición puede resultar inadecuada.- Mas práctica es la redacción del proyecto de los diputados Palacios, Agulla y Aguirre Cámara que autorizaba al Poder Ejecutivo a emitir bonos "al tipo de interés, amortización y condiciones que convenga en cada caso".-

El proyecto de ley del diputado Spinetta y otros, daba preponderante importancia a la emisión de títulos como medio de financiar obras viales, autorizando al Poder Ejecutivo a emitir anualmente hasta más 100 millones, no pudiendo exceder el total de más 800 millones.-

Hasta la fecha no se ha hecho uso de la emisión de títulos para anticipar la ejecución de las obras.- Salvo durante un breve período el Organismo Administrador del Fondo, contó con las disponibilidades necesarias para la prosecución con ritmo intenso de su plan de obras.-

3 - Renta de títulos. Venta o locación de fracciones sobrantes. Multas.

Donaciones, etc.- Entre los recursos enumerados por la ley como formando parte del fondo nacional de vialidad, cabe citar finalmente los establecidos en los incisos 7, 8, 9 y 11 del artículo 12, a saber:

"El producido de la venta o locación de las fracciones sobrantes de inmuebles expropiados para caminos y obras anexas" (inciso 7);

"Multas por incumplimiento de contratos de obras de Vialidad o de infracciones a la presente ley" (inciso 8);

"Donaciones, legados y aportes" (inciso 9) y

"renta de títulos o intereses por sumas acreedoras" (Inciso 11).-

De los citados, el más importante es el de la renta de títulos.-

El proceso de acumulación de fondos que se inicia en el año 1940 y se acentúa año a año para alcanzar la cifra máxima en 1946, determinó la adquisición de un crecido monto de valores nacionales, que aportaron una renta de importancia al fondo de viabilidad.-

El detalle que a continuación se inserta, ilustra acerca de la evolución anual de esas existencias, pertenecientes a la ley 11.658 y Decreto 18.410/43:

1938	Valores nacionales	3,9	millones
1939	" "	5,3	"
1940	" "	6,4	"
1941	" "	5,2	"
1942	" "	5,2	"
1943	" "	25,0	"
1944	" "	35,0	"
1945	" "	80,0	"
1946	" "	136,0	"
1947	" "	134,4	"

Se trata de valores de gran liquidez colocados a corto plazo, que permitan a la Repartición contar en todo momento con recursos suficientes para atender pagos elevados y extraordinarios.-

Al término del año 1947 se recaudó en concepto de renta de títulos más 12,3 millones, de los que más 8,2 millones corresponden a la ley 11.658 y más 4,1 millones al decreto 18.410/43.-

En orden de importancia por el monto percibido, siguen las Donaciones, Legados y Aportes.- Ingresaron al cierre del ejercicio 1947 más 7,3 millones, provenientes casi en su totalidad de aportes de los Ministerios de Guerra y Marina para la ejecución de obras determinadas que Viabilidad incorporó a la red Nacional.-

Los recursos obtenidos por el concepto citado, no se distribuyen en la forma prevista por la ley, sino que ingresan directamente al crédito de la obra cuya construcción se encomienda.--

En concepto de multas se recaudaron más 1,2 millones.-- Las percibidas por incumplimiento de obras de Cooperación Federal, se afectan a la provincia en cuya jurisdicción se originan.--

No figura en cambio, suma percibidas por venta o locación de fracciones sobrantes de inmuebles expropiadas para caminos y obras anexas. Existen además de los citados, otros ingresos efectivos y de orden contable, cuyo detalle se consigna en el cuadro N° 27.--

Los primeros no constituyen propiamente recursos, sino más bien retribución de servicios o gastos realizados, y los segundos resultan de la anulación de compromisos anteriores, que por haberseles dado carácter definitivo en su oportunidad, ni resolverse su desanulación liberan los fondos que se destinaban para su pago, incrementando el monto de los recursos disponibles frente a los previstos.--

Entre los ingresos efectivos el de mayor trascendencia es la contribución del decreto N° 18.410/43 para la atención de los gastos administrativos, que el régimen de la ley N° 11.668 origina la ejecución de las obras que él indica.--

Calculado cada año el mayor gasto que al Organismo Vial le ocasiona la administración de los Fondos del Decreto 18.410/43, se incorpora al cálculo de recursos una partida equivalente al monto que aquél. Igual procedimiento se sigue con la ley N° 5.315, con la variante que a tal fin se destina el 10% de los recursos de esa ley.-- Contribuyen con el Decreto 18.410/43 y ley N° 5.315 para esos fines con más 18,8 millones y más 4,0 millones hasta el año 1947.--

La mayor parte de los ingresos del rubro "años anteriores" proviene de la cancelación de compromisos de ejercicios vencidos, a que se ha hecho referencia.--

Otro recurso efectivo, el "aporte del Estado para cumplimiento de leyes sociales" reviste carácter extraordinario y ha sido hecho por única vez por el Ministerio de Obras Públicas, para la ejecución del

escalafón aprobado para el personal de empleados y obreros de ese Departamento.- También implica por consiguiente, una retribución de gastos.-

El alquiler de máquinas e implementos, la venta de publicaciones y planos y la de materiales, constituyen el resto de los recursos.-

4 - Sumas Percibidas.- En el cuadro N° 27 se exponen las sumas percibidas por los conceptos expuestos en el punto anterior, agrupando para cada uno de ellos los correspondientes al período 1933/44, y detallando los de los años 1945, 1946 y 1947 con la indicación final del monto recaudado durante la vigencia de la ley de Vialidad

27 - SUMAS PERCIBIDAS LA LEY 11.688
1933/1947 POR DIFERENTES VALORES
 (en miles de m.n.)

CONCEPTO	1947	1946	1945	1933/44	Acumulación
I - LEY N° 11.688	13.800,2	7.600,2	2.872,8	24.835,6	60.210,2
Recursos años anter...	3.118,2	1.685,7	619,4	6.745,3	12.168,6
Alq. de máq. e impl....	0,0	0,0	0,0	685,7	685,7
Venta públ. y planos..	19,9	18,3	18,7	243,1	300,0
Venta de materiales...	0,0	0,0	0,2	399,2	399,4
Contrib. ley 5.315 a					
Gastos Administrativos	47,2	307,1	362,6	3.229,2	3.946,1
Contrib. Decreto 18.410					
a Gastos Administrat..	4.000,0	3.378,8	6.223,0	5.195,0	18.796,8
Contrib. Leyes especia-					
les a Gtos. Administr.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Aporte Estado p/cumpl.					
Leyes Sociales.....	2.500,0	0,0	0,0	0,0	2.500,0
Renta de Títulos.....	2.212,7	1.115,1	1.025,8	3.875,7	8.229,3
Multas.....	24,4	354,0	143,4	552,3	1.080,1
Multas Coparticipación					
Federal.....	0,0	0,0	0,0	103,9	103,9
Donaciones, Legados y					
Aportes.....	1.917,0	638,7	1.428,1	3.313,5	7.347,3
Otros Conceptos.....	61,8	53,8	51,6	496,7	653,3
II - DECRETO 18.410	1.717,8	1.564,6	793,8	0,0	4.076,2
Renta de Títulos.....	1.717,8	1.564,6	793,8	0,0	4.076,2
Totales.....	15.618,7	9.165,5	10.686,6	24.835,6	60.236,4

5 - Aportes de Leyes Especiales y del Plan de Gobierno 1947/51.- En el capítulo 5, se señaló que en la actualidad, la Administración General de Vialidad Nacional, tenía a su cargo cinco regímenes distintos de obras, a saber: Ley N° 11.658, Ley N° 5.315, Decreto 18.413/43, Leyes Especiales y Plan de Gobierno 1947/51.-

Los fondos destinados a la financiación de los tres primeros han sido detallados en el presente y anteriores capitales.- Sólo falta referir los que integran el concepto 'Aportes de Leyes Especiales' y 'Plan de Gobierno 1947/51', para completar la exposición analítica de la totalidad de los recursos que administra la Repartición mencionada más arriba.

El artículo 14 del decreto Reglamentario de la Ley de Vialidad clasifica como caminos de carácter especial los de acceso a estaciones ferroviarias, los de acceso a establecimientos de interés nacional, los de interés exclusivamente militar y aquéllos que deban ejecutarse en virtud de leyes y recursos propios.- En esta categoría entran los dispuestos por leyes especiales.-

La Ley N° 12.333 es la primera de las que encomiendan a Vialidad Nacional la construcción de una obra al margen del plan vigente, entregando los recursos necesarios para su ejecución.-

Posteriormente se pone a su cargo otras obras, por lo general incluidas en el Plan Anual de Trabajos Públicos, cuya exposición detallada se realiza en el Capítulo XIX

Respecto a la ejecución del Plan de Gobierno 1947/51, el decreto N° 35.613 del 13 de noviembre de 1947, distribuye con carácter provisional el importe destinado para Trabajos Públicos y Transportes, asignando para obras de Vialidad más 555 millones.-

Si bien en el año 1947 no se percibieron recursos con cargo al Plan de Gobierno, el monto afectado para obras viales refleja la importancia que adquirirá en el futuro esos ingresos.-

Las sumas percibidas en cumplimiento de Leyes Especiales, discriminadas por año y leyes, son las siguientes:

28 - OBRAS PRECISADAS EN EL PERIODO 1933/1947

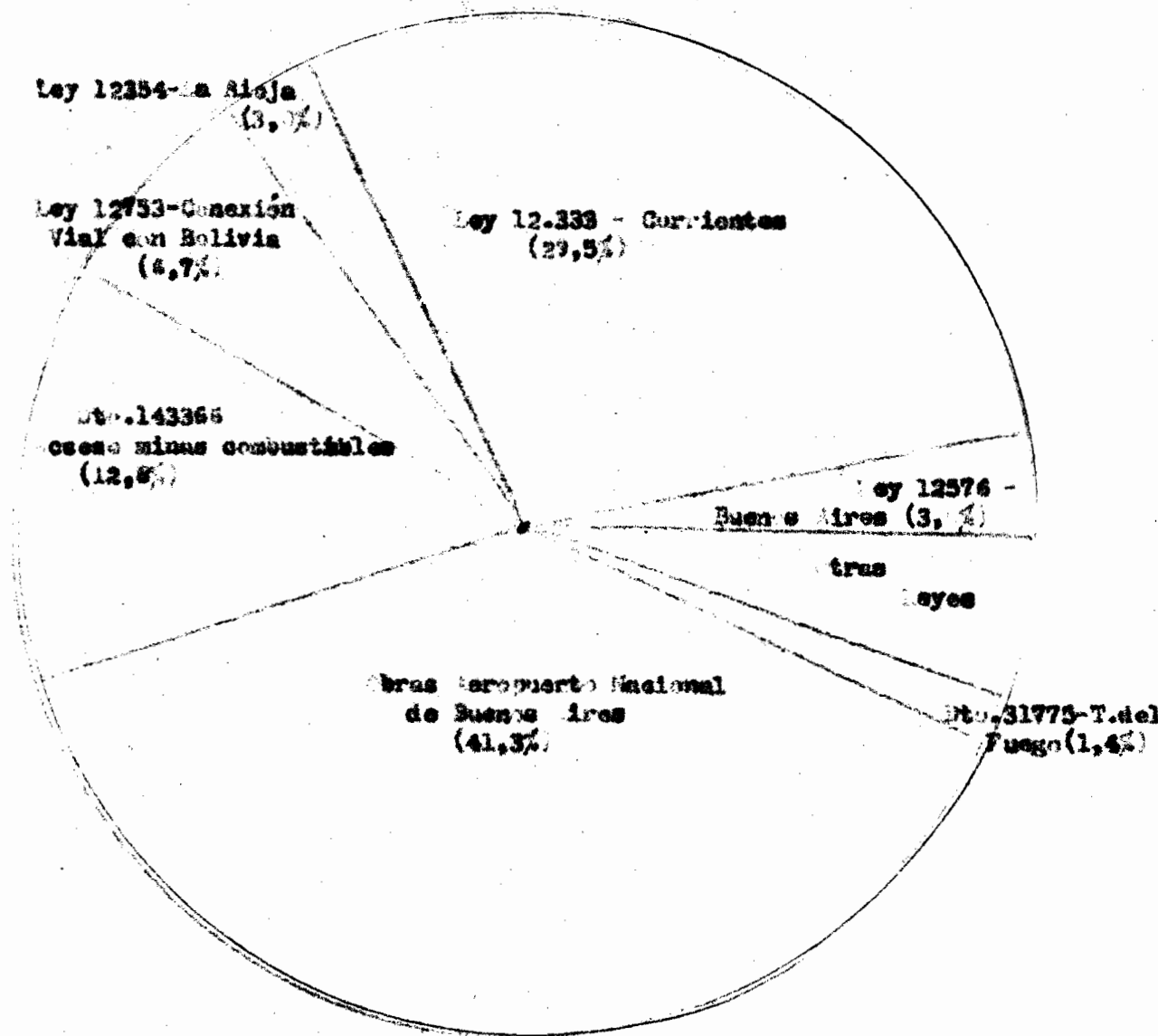
PARA OBRAS EN CUMPLIMIENTO DE LEYES ESPECIALES

	1937	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	TOTAL
BY 12.323									
rrientes....	100.000			470.576,63	968.560,04	6.265.836,96	315.604,16	219.333,23	8.340.000,00
BY 12.354									
Rioja.....	300.000			122.316,42	236.041,68	168.823,63	13.001,48		860.183,21
BY 12.570									
enos Aires..				122.666,12		27.050,56			854.362,86
BY 12.812				110.843,06					
Bisco-Berilloche									
Ján-O. Don-Torres									
cafuerte-Río III									
e. s/ río Belén....									
nas Capillita S..									
umbicha-Totoralej.									
bería-Napalecofth...									
ruiente-J. Funes...									
e. Bete-Celefate...									
aleguay-Río Ruiz...									
Bascula 16.066									
C. Manuel Mendoza...									
Bascula 16.466									
Riop. Meropuerto....									
Bascula 12.207									
Rect/Río Matanzas...									
							30.000,00		30.000,00
							655.000,00		655.000,00
							205.000,00	300.000,00	505.000,00
								200.000,00	200.000,00
								194.520,00	194.520,00

	1937	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	TOTAL
Decreto 31.775							100.000,00	300.000,00	400.000,00
Terre del Fuego..							40.000,00		40.000,00
Decreto 1.004				2.000.000,00	324.010,29		1.252.500,00		3.636.515,29
Vino. Santa Fe..									
.....									
.....									
Decreto 14.356						1.000.000,00	6.000.000,00	2.500.000,00	9.500.000,00
.....									
.....									
Decreto 1.047				50.707,00	299.219,40	144.240,00	274.000,00	1.129.400,00	1.803.572,40
.....									
Decreto 12.759									
.....									
Decreto 12.458									
Decreto 23.314/45								25.104,86	25.104,86
Decreto 33.945								130.000,00	130.000,00
Decreto 33.945								50.537,00	50.537,00
Total	400.000	110.843,06	593.833,11	2.782.254,17	1.867.831,41	7.605.957,14	8.985.261,63	6.048.895,09	28.314.815,61

El monto ingresado asciende a más 28,3 millones.- La proporción de aporte de cada ley con relación al total, es representada en forma gráfica a continuación, agrupándose a tal efecto todas las disposiciones legales relativas a obras del Aeropuerto Nacional de la Ciudad de Buenos Aires.

29 - PROPORCION SUMAS PERCIBIDAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LEYES ESPECIALES EN EL PERIODO 1933/1947



CAPITULO - XIII

AFECTACION DE LOS RECURSOS

1 - Clasificación de los recursos.- Los recursos enumerados o no por la Ley N° 11.658, que integran el fondo nacional de Viabilidad, pueden clasificarse en dos grupos, a efectos de determinar su afectación.-

Comprenden ellos, los recursos comunes y los recursos con afectación específica.- El primero, puede a su vez dividirse en recursos gravados por el artículo 13 de la ley 11.658 (F.O. 1939) y no gravados .

El segundo se dividiría agrupando los recursos de idéntico destino.-

Son recursos comunes los siguientes:

a - Gravados por el artículo 13

- 1 - Impuesto a la renta
- 2 - Impuesto a los fabricantes
- 3 - Impuesto a otros combustibles
- 4 - Aporte del Estado
- 5 - Renta de títulos
- 6 - Multas
- 7 - Negociación de títulos
- 8 - No previstos (intereses)

b - No gravados por el artículo 13

- 9 - Venta o locación de fracciones sobrantes
- 10 - Venta de publicaciones y planos, materiales, equipos, etc.-
- 11 - Recursos de años anteriores
- 12 - No previstos
- 13 - Contribución de la ley 5.315, del decreto 18.410/43 y otras a los gastos administrativos.-
- 14 - Aporte del Estado para financiar gastos ordinarios del presupuesto.-

Son recursos con afectación específica los que a continuación se indican:

- 1 - Aporte de Empresas Ferroviarias - Ley N° 5.315.-
- 2 - Renta de Títulos y Otros Recursos - Ley N° 5.315.-
- 3 - Contribución de mejoras en Territorios Nacionales.-
- 4 - Donaciones, legados y aportes.-
- 5 - Impuesto adicional a los combustibles.-
- 6 - Renta de títulos Decreto N° 18.410/43.-
- 7 - Aporte de Leyes Especiales.-

Los recursos comunes se destinan a la financiación del presupuesto de gastos y planes de obras de la ley N° 11.658.- Los de afectación específica, como su denominación lo indica no son sometidos al régimen de distribución establecido por la ley, sino que se invierten directamente al margen de la citada distribución.-

En el punto 2, se expone el fundamento de la división de los recursos comunes en gravados y no gravados por el artículo 13.-

B - Destino de los recursos comunes.- El fondo formado con estos recursos se destina en primer término:

- 1°.-A cubrir el monto de los gastos administrativos; servicios financieros y gastos de conservación de la red nacional.-
- 2°.-A la creación de los créditos para atender los destinos previstos en el artículo 13 de la ley N° 11.658 (T.O. 1939), equivalente al 5% de los recursos "gravados por el artículo 13".-

Deducidos los importes destinados a los objetos indicados precedentemente, el saldo se distribuye como sigue:

- 1°.-El 6% para los créditos de Red Nacional que se prorrateará conforme a la norma del artículo 21 de la ley N° 11.658 (T.O. 1939); y
- 2°.-El 4% restante para los créditos de La Coparticipación Federal los que se fijarán con las normas distributivas estatuidas en el artículo 27 de la ley N° 11.658 (T.O. 1939).-

El monto de los gastos de administración esta determinado por

el presupuesto de gastos.- El límite del total destinado a sueldos se halla fijado por la ley al determinar que no podrá invertirse por ese concepto, más del 10% del presupuesto de la República.-

Para establecer el límite máximo, debe considerarse sólo los recursos de la ley N° 11.658 y decreto N° 18.410/43, por cuanto el resto de ellos, constituyen en el presupuesto meras asignaciones de suma a percibir para obras de Validad, cuya medida de percepción está sujeta exclusivamente al criterio del Poder Ejecutivo.-

El resto de los gastos de administración -"Otros Gastos" en el presupuesto- se fijan en las edidas de las necesidades, sin subordinación a limitación alguna.- Otro tanto ocurre con la conservación de la red nacional.-

El rubro servicios financieros no existe en el presupuesto de gastos, dado que hasta la fecha no se han emitido "bonos de Validad".-

El artículo 13 de la ley N° 11.658 (T.O. 1939) dispone que de los fondos previstos en el artículo 12 se deducirá un 5%.- Esta disposición ha sido interpretada en el sentido que la ley grava con la deducción citada, solamente a aquellos recursos que estrictamente revistan el carácter de tales y siempre que no tengan un destino especial fijado por la ley.-

Así, la contribución de las empresas ferroviarias (Inc. 4º arts 12) y el producido de la tasa por contribución de mejoras en los Territorios Nacionales (Inc. 5º arts 12) se invierten en la forma prevista por la ley, sin confundirse con el resto de los recursos para la determinación de los créditos de la red nacional y coparticipación federal.-

El producido de la venta o locación de las fracciones sobrantes de inmuebles expropiados para caminos y obras anexas (Inc. 7, arts 12) , no constituye un recurso propiamente dicho, sino más bien una contribución de gastos.- El dinero invertido en expropiaciones previene de los recursos comunes de Validad disminuidos por aplicación del artículo 13.- Crever el reintegro de parte de esos fondos, significaría aplicar dos voces sobre un mismo recurso la deducción del 5%.-

En iguales condiciones al estado, no encuentran los demás rubros enumerados en el punto 1, como no gravados por el artículo 13.-

En el punto 5º, se detalla el destino y distribución del Fondo Formado conforme al artículo de referencia.-

3 - Préditos para obras de la red Nacional.- El artículo 21 de la Ley Nº 11.658 (T.O. 1939) señala la forma en que ha de distribuirse el 60% del remanente de la deducción a los recursos comunes de los gastos ordinarios del presupuesto.-

Livrándose cuenta separada para la Capital, Provincias y Territorios Nacionales, se distribuye como sigue:

- a) 10% cuota de fomento
- b) 25% en proporción a la superficie
- c) 25% en proporción a la población
- d) 40% en proporción al consumo de combustibles.-

Los egresos de la cuota de fomento del inciso a), se prorratae por partes iguales entre las provincias, y el tercio restante, también por partes iguales, entre los Territorios Nacionales.-

Las proporciones de los incisos b), c) y d), son establecidas con relación a la superficie y población generales del país, comparadas con las de cada provincia y territorio.-

La población y el consumo de combustibles, se establecen de acuerdo a la estadística oficial del año precedente.-

La Ley Nº 12.658, al establecer la forma expuesta de distribución de los recursos, modificó los coeficientes establecidos en la Ley Nº 11.658, con el objeto de favorecer a las provincias de menores recursos y en perjuicio de las de los mayores, fundándose en que la unidad territorial de la República obliga a extender los censos en forma que no cuenten con suma elevadas.-

La forma adoptada perjudicaba, sin embargo, a dos Provincias: Entre Ríos y Tucumán.- A efectos de subsanar este inconveniente se estableció en el artículo 21 un acrecentamiento del crédito resultante del prorrateo legal, para todas aquellas provincias con censos de 75.000 habitantes condados, que por aplicación de los nuevos coeficientes de

distribución, obtuvieran una participación menor a la que les hubiera correspondido con arreglo a las normas de la ley 11.658 (T.O. 1932).-

El artículo 17 del Decreto Reglamentario, dispone que la determinación de los créditos de las provincias en las condiciones citadas más arriba, se ajustará al siguiente procedimiento:

"a) La suma de los créditos resultantes de la aplicación de la nueva ley en las provincias de extensión superior a 78.500 Km². y que hayan aumentado su participación, se dividirá en el monto de las que les hubiera correspondido a las mismas en la distribución de la ley primitiva, conforme a los coeficientes enumerados en el artículo 19 de la ley 11.658, Texto 1932, a saber:

20% en proporción a la superficie

40% en proporción a la población

40% en proporción al consumo de sufta

"b) El cociente así obtenido se multiplicará por el valor del crédito resultante de la aplicación de los nuevos coeficientes del artículo 11, Texto ordenado 1932, y el producto será el crédito que les corresponderá a las provincias encuadradas en las condiciones enunciadas.-

El crédito necesario para acrecentar el asignado por aplicación del artº 11, es deducido del fondo creado por el artículo 13 de la ley 11.658 (T.O. 1932).-

Un ejemplo aclarará la disposición del artículo 17 del Decreto Reglamentario.-

Supongamos que el monto a distribuir para la red nacional fuere de \$100 l. peso.- Hecha la distribución de esta suma, conforme al sistema de la ley 11.658 y el adoptado por la ley 12.625, observaríamos que mientras unas provincias aumentan sus ingresos otras los disminuyen.- Para la aplicación del decreto dividimos a las provincias en tres grupos: provincias con más de 78.500 Km². con participación mayor por aplicación de la nueva ley; provincias con menos de 78.500 Km². con participación menor; y provincias no incluidas en ninguno de los dos grupos precedentes.

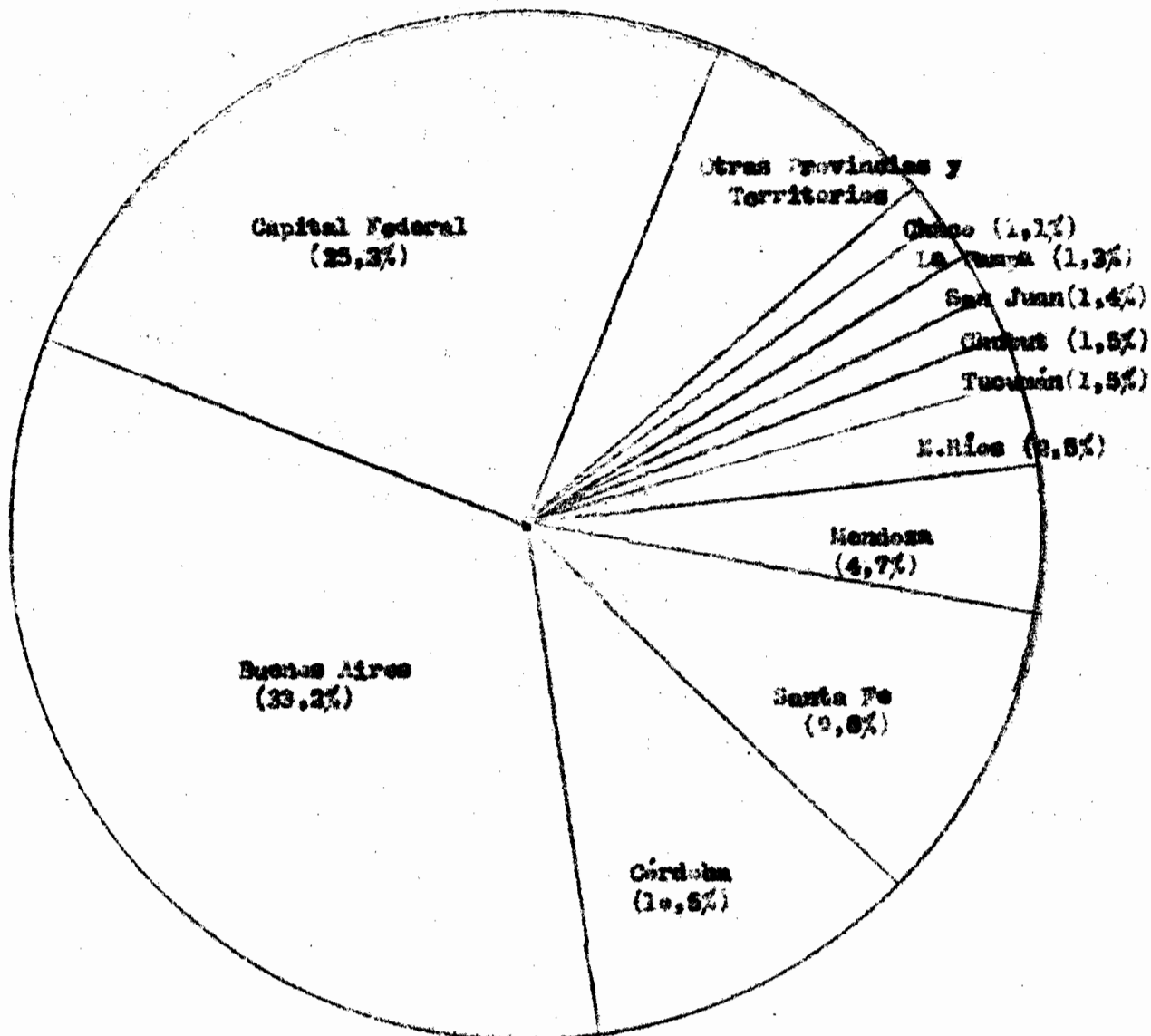
Para determinar el coeficiente de aumento se suman los créditos

obtenidos por ambos sistemas de distribución, de las provincias con más de 78500 km². y participación mayor. Sean por ejemplo mín 0,162 y mín 0,146 los totales de ambos grupos de créditos para las provincias citadas. Dividiendo el primero por el segundo se obtiene un coeficiente de aumento del 111,52 % que se aplica a las provincias con menos de 78.500 km². y participación menor. El total resultante del crédito por el coeficiente determina la asignación definitiva.

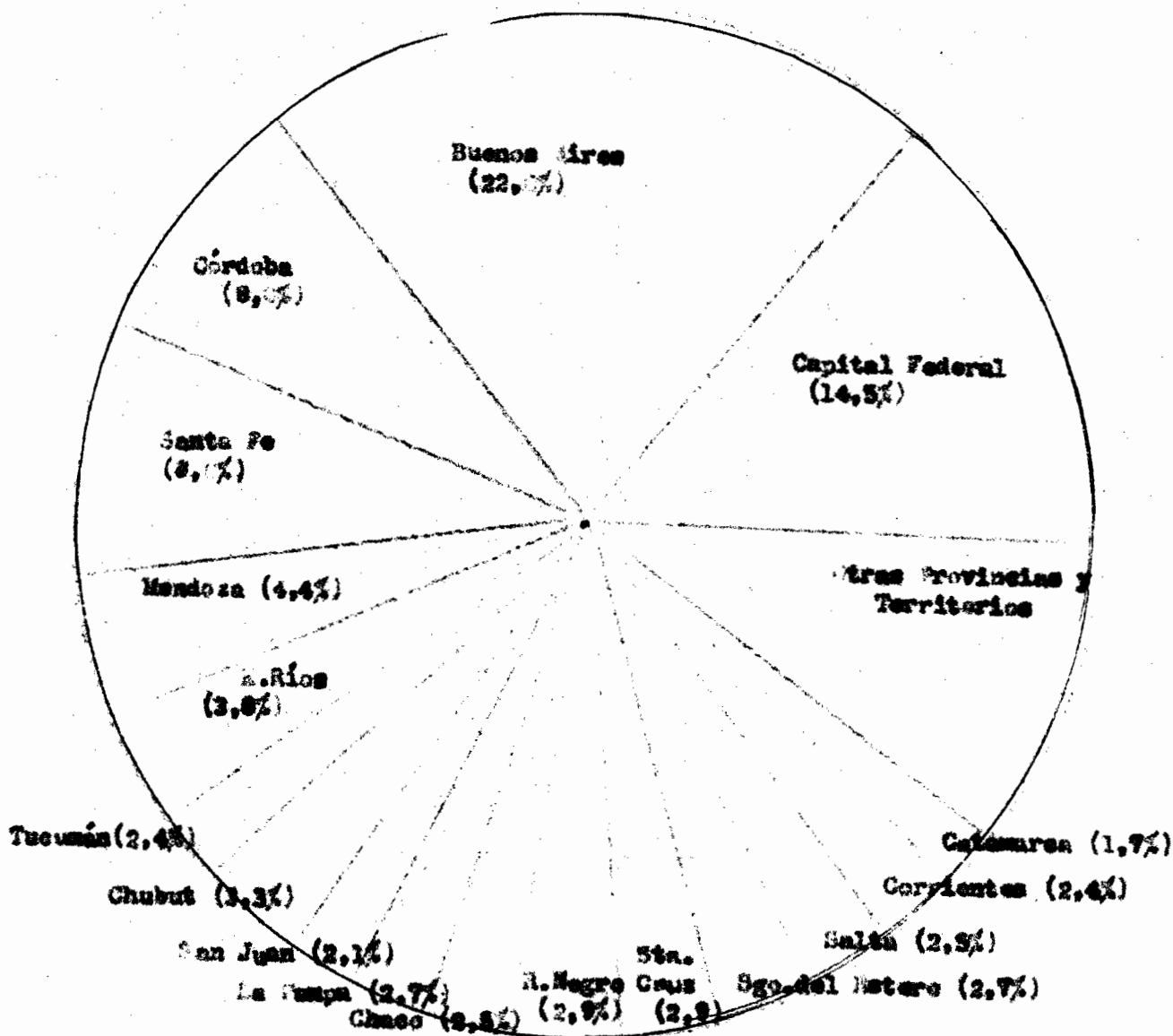
A efectos de comparar la proporción que dentro del total representa la nafta consumida en cada jurisdicción territorial, y la de la suma asignada en la distribución de créditos de la red nacional, se insertan a continuación los gráficos siguientes:

30 - RELACION ENTRE EL CONSUMO DE NAFTA Y ASIGNACION DE CREDITOS PARA OBRAS DE RED NACIONAL CON EL TOTAL CONSUMIDO Y DISTRIBUIDO, RESPECTIVAMENTE

a) Consumo nafta



b) Créditos asignados.



Los gráficos se han confeccionado en base a datos correspondientes a 1947, no presentando estas diferencias porcentuales de importancia con respecto a los de años anteriores.

Observemos que mientras la Capital Federal y las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba tienen una proporción de crédito inferior a la de integración del total de nafta consumida, en las demás Jurisdicciones Territoriales se opera la situación inversa.

El crédito anual para obras, correspondiente a cada jurisdicción territorial no determina, a diferencia de los de caducidad anual ordinarios de presupuesto- el límite máximo de inversión de cada año. El decreto N° 81.301/41 por el que se aprueba el Plan de obras de la red nacional denominado de 900 millones, autoriza a realizar las obras en una medida distinta a la fijada en la distribución de recursos denominada por el artº 21 de la Ley 11.688 (T.O. 1939) siempre que, cumplido el Plan de referencia en su totalidad, las inversiones se ajusten estrictamente a los valores asignados a cada jurisdicción conforme a las normas de la citada disposición legal.-

Finalmente, sobre destino, la existencia de un reserva de créditos para la red nacional en los territorios, en la medida dispuesta por el artículo 13 de la Ley de Viabilidad (T.O. 1939).- En el punto 5, relativo al artículo en cuestión, se expone la formación y distribución del fondo móvil que por el se crea.-

4 - Créditos para obras de la Construcción Federal.- Devueltos a los recursos comunes, los gastos administrativos, de conservación y su para los fines dispuestos en el artículo 13, y sufreído el 6% del saldo resultante, el 4% final es empleado en la coparticipación federal en la construcción y conservación de caminos provinciales, complementarios de la red troncal de caminos nacionales.-

La distribución se efectúa entre todas las provincias, de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 27, a saber:

"a) Por partes iguales el 5% -12,5% del total para estas obras- de las sumas que ingresen anualmente por todo concepto al fondo nacional de viabilidad.-

La suma que se obtenga en este concepto ingresará al fondo provincial para caminos y quedará excluida del inciso b), a los efectos del preterito".-

Por un defecto de redacción de la ley, parecería que el 5% se aplica sobre la totalidad de recursos que forman el fondo nacional de

vialidad, y no sobre el resultante de las deducciones citadas al comienzo del presente punto.- El decreto reglamentario aclare el sentido real del inciso.-

"b) El 35% restante -57,6% del total para estas obras- de los recursos a prorratearse en la siguiente forma:

- 1) La tercera parte en proporción al presupuesto anual efectivo para la construcción de caminos de cada provincia.-
- 2) La tercera parte en proporción a la población.-
- 3) La tercera parte en proporción al consumo de nafta.-

Estas proporciones se tomarán en proporción a las sumas de los respectivos parciales de todas las provincias.- El presupuesto anual efectivo y el consumo de nafta serán los del año inmediato anterior.-

A los efectos del punto 1º del inciso b) se considerara como presupuesto anual efectivo el total de las sumas realmente invertidas por el Tesoro Provincial en obras de construcción, conservación y mejoramiento de caminos, obras de rtes, maquinarias, equipos, etc. quedando excluido de este cómputo los gastos administrativos y servicios financieros.-

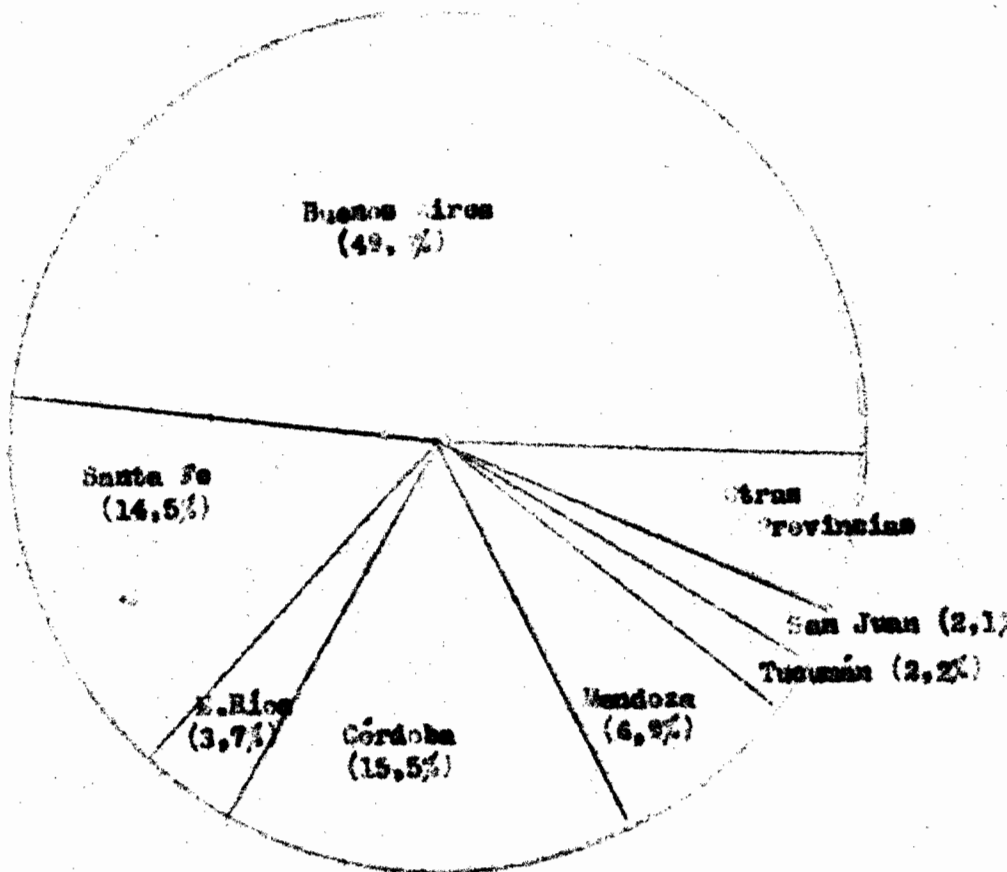
Existen restricciones en el uso de los fondos asignados para coparticipación federal.-

En el capítulo 16, se expone detalladamente las limitaciones establecidas al uso de esos créditos, y plazos para su utilización.-

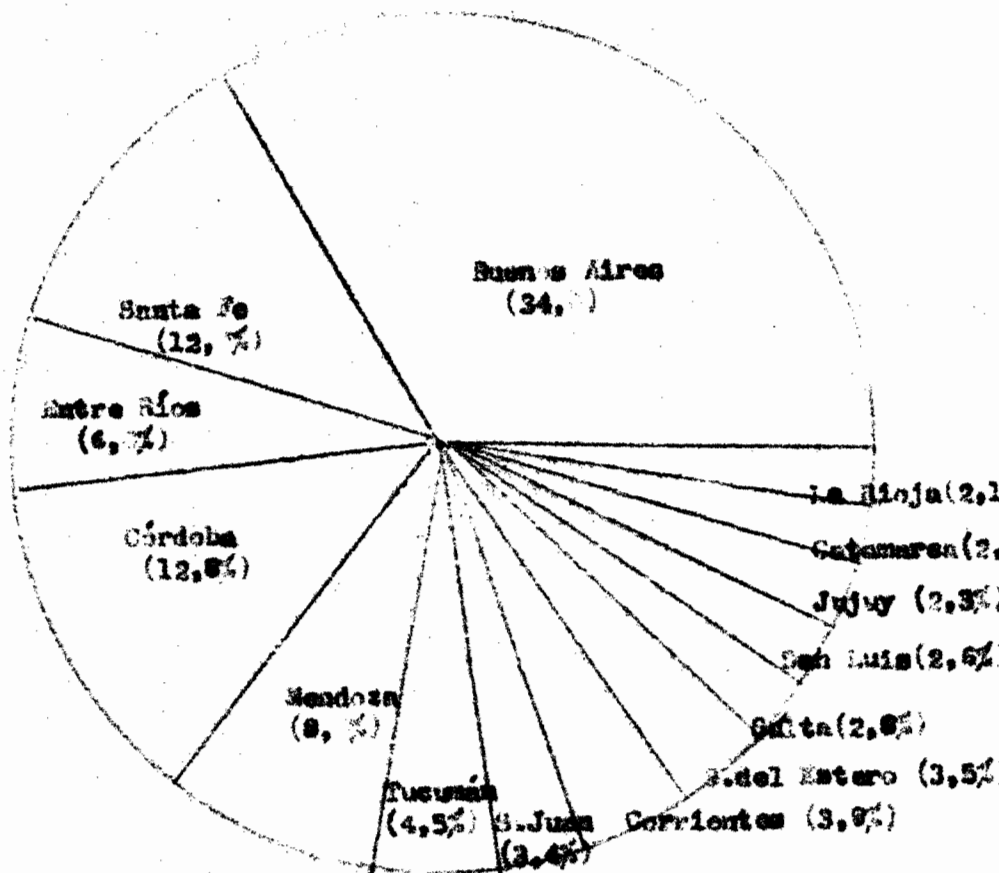
Con igual criterio que el que informé los gráficos N° 30 y en base a cifras correspondientes al año 1947, los siguientes reflejan la proporción que dentro del total representa la nafta consumida en cada provincia, y la proporción de créditos asignados a cada estado dentro del total distribuido.-

31 - RELACION ENTRE EL CONSUMO DE NAFTA Y ASIGNACION DE CRÉDITOS
PARA COPARTICIPACION FEDERAL CON EL TOTAL CONSUMIDO Y DIS-
TRIBUIDO, RESPECTIVAMENTE.

a) **Nafta consumida**



b) **Créditos asignados**



Este gráfico ha sido confeccionado con igual criterio que el anterior.- Se advierte que se reproduce exactamente la situación denunciada en el caso de la red nacional.

Además de los créditos que podríamos denominar ordinarios de cada Estado, existen otros de carácter extraordinario provenientes del Fondo creado por el artículo 13, cuya utilización se subordina al agotamiento previo de los primeros.-- Se distribuyen por partes iguales entre todas las Provincias y se transfieren sucesivamente englobados de un rubro de créditos pendientes, para ser redistribuidos cada cinco años.-- En el punto siguiente y en el Capítulo referente a la Coparticipación Federal, se precisan con más detalles estas disposiciones.--

B - Créditos para los fines del artículo 13 de la Ley 11.688 (T.O. 1959)
de forma el Fondo del artículo 13, con el 5% de los rubros determinados previstos, en la clasificación de los recursos comunes.--

Hasta fondo que siempre excede de \$m 2,0 millones se afecta el siguiente destino:

"a) Un millón de pesos moneda nacional para la construcción, mejoramiento y conservación de las rutas internacionales.--

"b) Quinientos mil pesos moneda nacional a depositarse en cuenta especial del Ministerio de Obras Públicas, con destino a la ejecución de un plan de construcción de canales y al dragado de ríos y arroyos que establezca la coordinación de los transportes marítimos y fluviales con los terrestres.--

El plan es proyectado por la Dirección General de Navegación y Puertos y ejecutado por ésta.--

"c) El resto para constituir un fondo móvil afectado a:

.....

.....
3) La construcción de la red de caminos de los parques nacionales y reservas, quedando al efecto autorizada la Administración General de Vialidad Nacional a invertir sucesivamente hasta la suma de quinientos mil pesos moneda nacional.--

Previa a la inversión de la suma citada se destina el fondo móvil a acrecentar los créditos asignados a la red nacional de las Provincias con superficie inferior a 78.500km2. de acuerdo al artículo

En de la Ley de Vitalidad.-

El saldo se destina a reforzar la cuota de coparticipación federal de las provincias y la cuota de fed nacional en los territorios.- A tal fin dicho saldo del fondo móvil, se ha de dividir anualmente en la siguiente proporción:

"a) Las dos terceras partes para el refuerzo de los créditos de Coparticipación Federal.-

b) La tercera parte restante para acrecentar las cuotas de los territorios nacionales, para obras de la fed nacional.-

El refuerzo detallado en el punto a) es distribuido por partes iguales entre todas las provincias, pudiendo éstas recurrir a él, luego de agotado el crédito asignado conforme al artículo 27 de la Ley N° 11.656 (L.C. 1939).-

Los saldos disponibles se transfieren anualmente y cada cinco años el total es redistribuido por partes iguales entre todas las provincias.- Esta norma tiende a favorecer a aquellos Estados que activan la inversión de los fondos de coparticipación federal y utilizan el refuerzo del fondo móvil, por cuanto cada cinco años es incrementado por la falta de utilización de sus cuotas por otras provincias.-

El fondo expuesto en el punto b), no ha sido objeto de reglamentación legal con respecto a la forma de distribución.-

Considerando que era necesario precisar las normas a que debe ajustarse la distribución de esos fondos, el Directorio de la Dirección Nacional de Vitalidad les fijó por resolución del 13 de Mayo de 1943.-

En la sesión el concepto de "Fondo móvil" se mantiene en alerta medida el principio que sustenta el régimen distributivo legal.- De esta manera parte del fondo queda sujeto a la distribución por territorios, disminuyendo cuotas limitativas y previas.- El resto constituye una disponibilidad de utilización discrecional, para ser utilizada en la medida de las necesidades reales de cada Territorio, ampliando la inevitable congestión de los créditos correspondientes a jurisdicciones de occasa actividad vital, en detrimento de las solicitudes que pudieran quedar sin atender en otras zonas.-

Conforme a lo dispuesto en la resolución de referencia, la parte del fondo móvil aplicable al rubro de los cuotas asignadas a los Territorios Nacionales para la red nacional se destina:

a) El 50% para reformar la cuota de la Red Nacional de cada Territorio, en proporción:

a la población, el 20%
a la superficie, el 30% y
al consumo de nafta, el 50%

b) Con el 50% restante se formará un fondo común que será utilizado:

hasta el 70% para financiar las obras a cargo de los comarcos camineros y
hasta el 30% para atender necesidades vitales más allá del límite impuesto por las cuotas legales que resultaren insuficientes.-

Las proporciones del inciso a) son establecidas en relación a la población, superficie y consumo totales de los Territorios, comparados con los de cada uno de ellos.- La población y el consumo de nafta se establece conforme a la estadística oficial del año precedente.-

Con el régimen instituido se persiguió obtener un sistema que primordialmente evitara la excesiva discriminación de valores por jurisdicción, que conspiraría contra la elasticidad que implica la distribución de un fondo móvil destinado a incorporar mayores créditos para los Territorios Nacionales, con el fin de neutralizar la situación de inferioridad que provoca la falta de los recursos específicos para atender la construcción de la red secundaria.-

La experiencia ha demostrado que la afectación dispuesta del 50% del fondo distribuido en base a determinados coeficientes, no resulte práctica, dado que ha originado el congelamiento de créditos en determinados Territorios y la limitación por insuficiencia de recursos de las obras a ejecutar por comercios camineros, en esas mismas jurisdicciones.-

Más racional, sería la afectación a los fines que la Administración General de Viabilidad Nacional estimara conveniente de los fondos expresados, en lugar de restringir su destino al rubro de la cuota de la red nacional

Para comparar en forma integral la proporción en que cada jurisdicción territorial ha contribuido en el consumo total de nafta -principal recurso de viabilidad- en 1947, con la proporción de créditos que dentro del total se ha asignado a cada uno de ellas en ese año, se ha confeccionado con cifras relativas el siguiente cuadro:

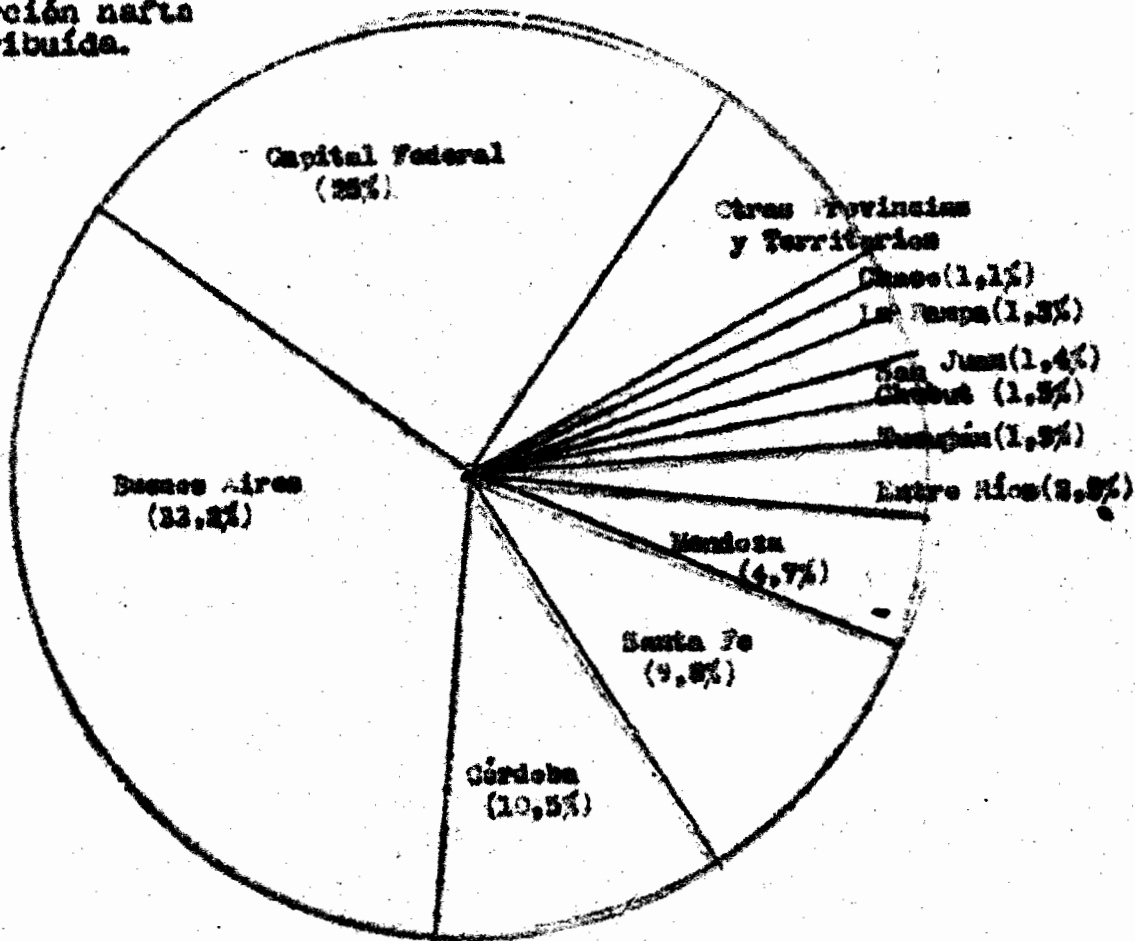
32 - RELACION PORCENTUAL ENTRE LA NAFTA DISTRIBUIDA Y LOS CREDITOS ASIGNADOS EN 1947

V. Y RI- LOS	Nafta distrib. % sobre	CREDITOS ASIGNADOS - % S/EL TOTAL					Diferencias g - b
		Conservación Red Nacional	Red Nacional	Cap. Federal	Art. 13	Total	
	b	c	d	e	f	g	h
edral	25,3	0,0	5,4	0,0	0,0	5,4	- 19,9
s As..	33,2	6,6	8,2	8,9	0,0	23,6	- 9,6
Fe...	8,8	2,6	3,6	3,1	0,0	8,7	- 1,1
rios.	2,6	1,9	1,4	1,6	0,8	6,7	3,2
ba....	10,6	2,1	3,0	3,2	0,0	8,4	- 2,1
oja...	0,2	0,9	0,6	0,6	0,0	2,0	1,8
stero.	0,7	1,0	1,0	0,9	0,0	2,9	2,2
sa....	4,7	1,6	1,6	2,1	0,0	5,2	0,6
uan...	1,4	1,3	0,3	0,9	0,0	3,0	1,6
lia...	0,7	0,8	0,6	0,7	0,2	2,3	1,6
entes.	0,9	1,1	0,9	1,0	0,0	3,0	2,1
en....	1,5	0,8	0,0	1,2	0,0	2,9	1,4
arros.	0,3	1,3	0,6	0,6	0,0	2,6	2,6
.....	0,7	2,0	0,9	0,7	0,9	3,6	3,2
.....	0,6	0,3	0,5	0,8	0,4	2,3	1,8
nes...	0,8	1,2	0,6	0,9	0,0	1,8	1,0
.....	1,1	1,1	0,0	0,0	0,0	2,0	0,9
osa...	0,2	0,6	0,5	0,0	0,0	1,1	0,9
mpa...	1,3	1,1	1,0	0,0	0,0	2,1	0,8
agro..	1,0	1,0	1,1	0,0	0,3	2,1	1,1
án....	0,5	1,2	0,6	0,0	0,0	1,8	1,3
it....	2,5	0,7	1,3	0,0	0,0	1,9	0,4
Cruz.	0,6	0,9	1,1	0,0	0,0	2,0	1,4
Fuego	0,1	0,3	0,2	0,6	0,0	0,5	0,4
tribuir	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,6	0,6
consop.	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0
	<u>100,0</u>	<u>34,7</u>	<u>37,2</u>	<u>26,1</u>	<u>2,0</u>	<u>100,0</u>	<u>-,-</u>

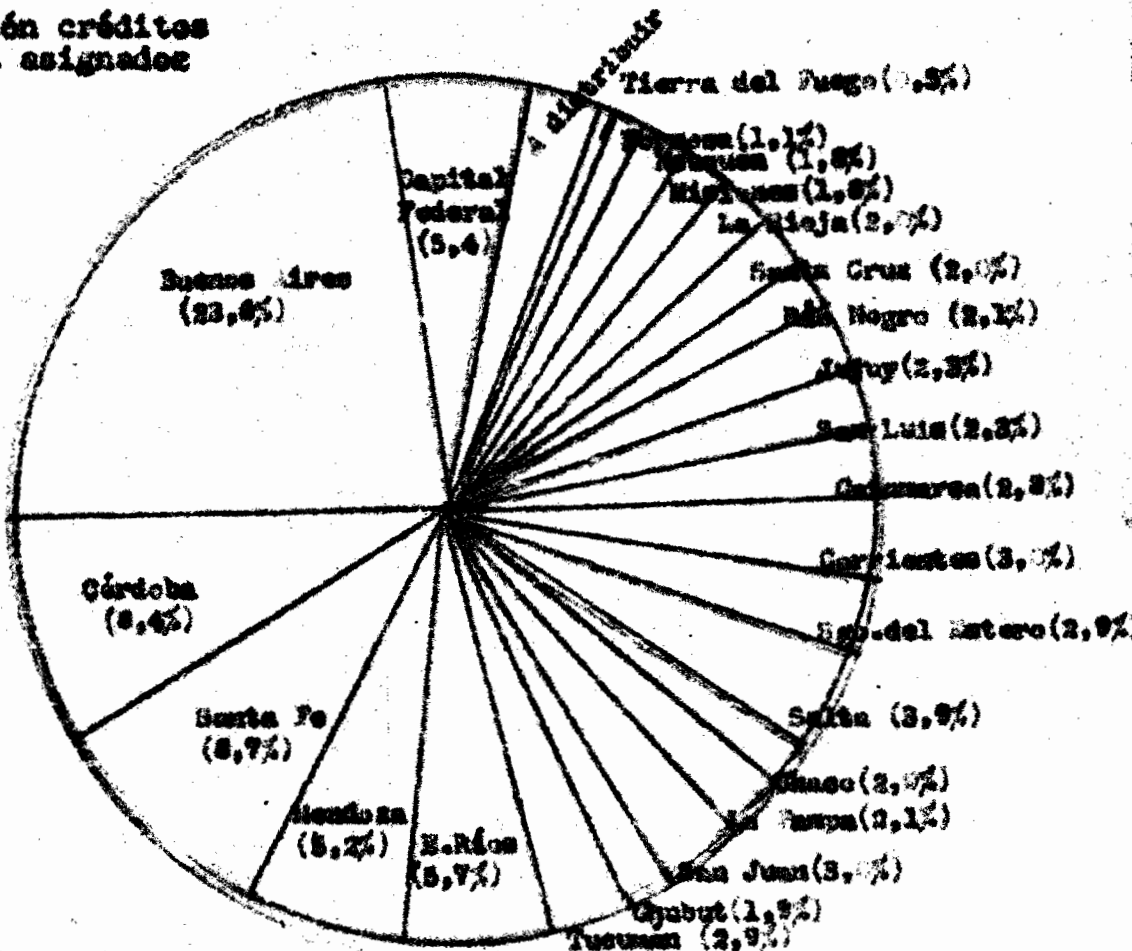
La representación gráfica de los porcentajes de las columnas "b", "g" i "h" del cuadro precedente, es expuesta a continuación:

**33 - REPRESENTACION GRAFICA DE LAS CUERPOS RELATIVAS DE NAFTA
DISTRIBUIDA, CREDITOS TOTALES ASIGNADOS Y DIFERENCIAS
RESULTANTES. EN 1947**

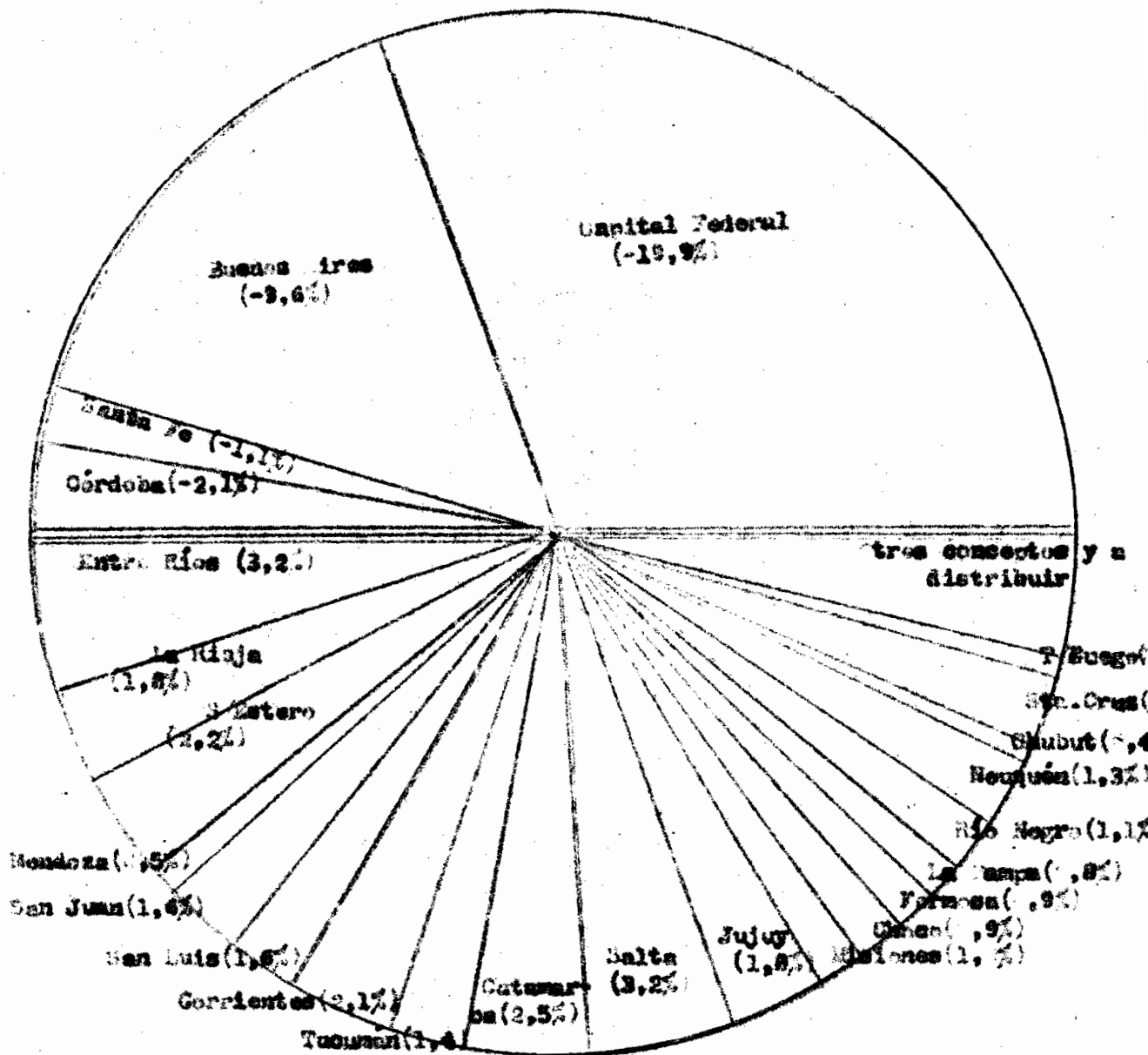
a) Proporción nafta distribuida.



b) Proporción créditos totales asignados



c) Diferencias resultantes



Se advierte que la casi totalidad de las mayores proporciones de créditos asignados respecto al consumo de nafta de cada Jurisdicción Territorial, se forma a expensas de la Capital Federal y Prov. de Buenos Aires.-

6 - Recursos con afectación específica.- Estos recursos comprenden cuatro grupos, cuyo detalle y destino es el siguiente:

a) Recursos Ley N° 5.315.- Se forma primordialmente con el aporte de las empresas ferroviarias.- En el Capítulo III, se ha expuesto detalladamente el destino de estos fondos.-

b) Recursos por contribución de mejoras en Territorios Nacionales.- El artículo 54 del decreto reglamentario de la Ley de Vialidad N° 11.658 (T.O. 1939), precisa el destino de éstas, estatuyendo que el monto de la contribución de impuestos a la tierra rural en los territorios nacionales, acrecerá el importe de los créditos fijados para la Red Nacional de los Territorios en cuya jurisdicción se aplique, y en la medida de su percepción.-

c) Recursos Decreto N° 18.410/43.- El artículo 4° de este decreto establece que el producido del impuesto adicional de un centavo a los combustibles se aplicará exclusivamente al estudio, construcción, mejoramiento y construcción de caminos de vinculación internacional.- Su distribución por Provincias y Territorios es realizada discrecionalmente por el P.Ejecutivo.-

d) Donaciones, etc., y Aporte de Leyes Especiales.- Los recursos provenientes de estos rubros, son afectados a los fines que se indique en cada ley especial o donación, y por el monto que ellos determinen.-

oooooooooooooooo

LA RED NACIONAL DE CAMINOS NACIONALES

1 - Concepto.— El artículo 3º de la Ley N° 11.668 (P.O. 1930) crea un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República, cuyo proyecto encomienda a la Dirección Nacional de Vialidad, en base a las necesidades viales del país.—

Se dice, que se crea una red de caminos primarios, de grandes rutas, básica para la comunicación por ella, de los puntos más importantes del territorio.— El mismo artículo 3º dispone que la Dirección, al estudiar la red troncal de caminos, tendrá especialmente en cuenta y dará preferencia a la construcción de los radiales a los puertos, a los de acceso a las estaciones ferroviarias, a los que unan las provincias y territorios nacionales, a los que den acceso a los países limítrofes y a los que intercomunican a las ciudades importantes y centros de producción, recordando en lo posible los transportes estraterros con los fluviales, marítimos, ferroviarios y aéreos.—

Para la mejor interpretación y cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3º de la Ley, el decreto reglamentario clasifica a los caminos de la República en 4 categorías, a saber: caminos nacionales, caminos provinciales de coparticipación federal, caminos locales secundarios y caminos de carácter especial.—

"Al determinar los caminos nacionales que constituirán la red troncal, se tendrá preferentemente en cuenta: los de acceso a los países limítrofes, los que unan provincias y territorios nacionales; los radiales a los puertos y los que intercomunican ciudades y centros de producción importantes.—

"Los caminos provinciales de coparticipación federal serán complementarios de la red nacional y se determinarán de acuerdo con los gobiernos locales en la red de caminos provinciales.—

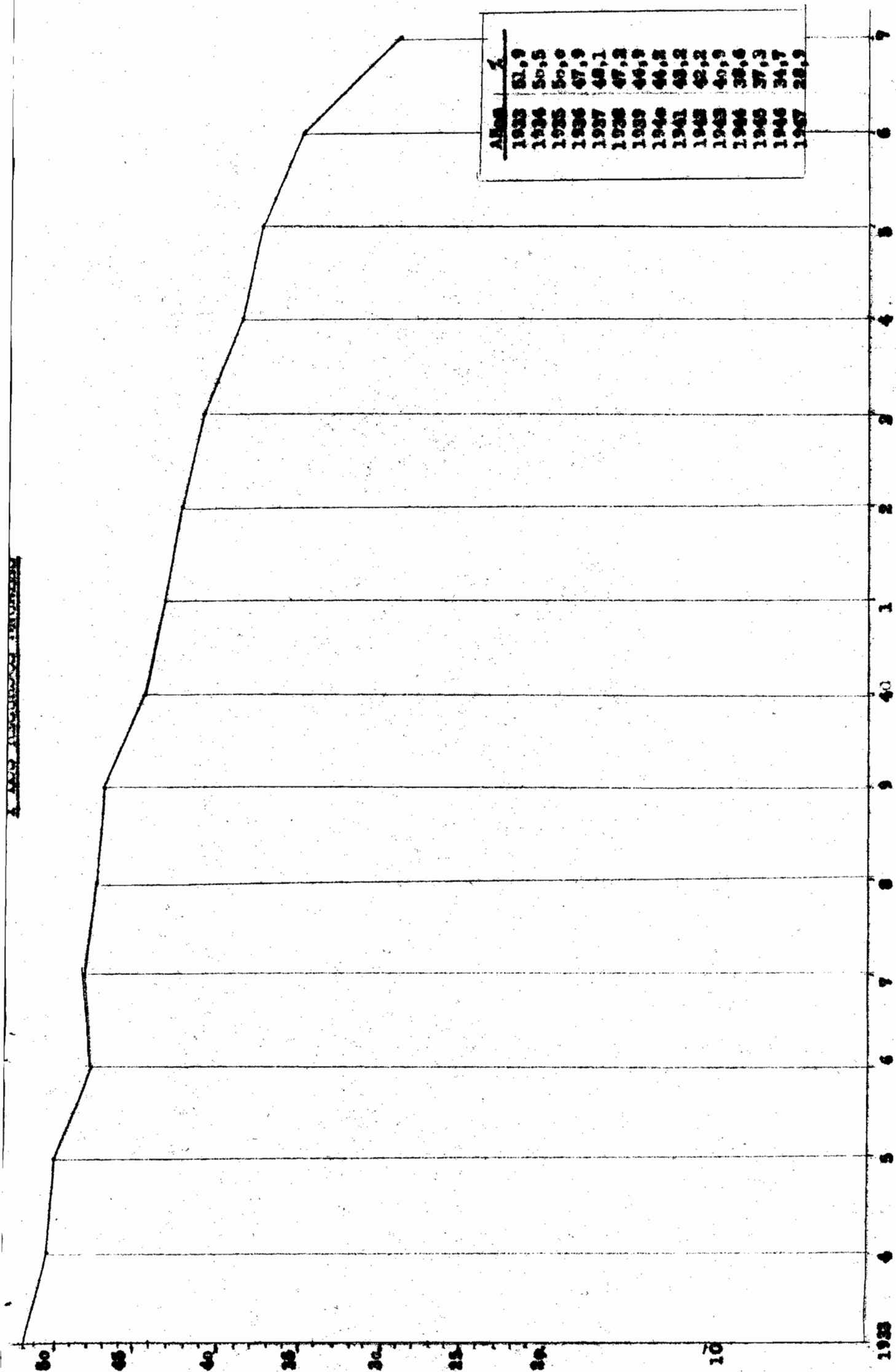
"Los caminos locales secundarios son aquéllos que comunicando centros de población, de producción o consumo dentro del territorio de una misma provincia no son complementarios de la Red Nacional y en consecuencia no son susceptibles de recibir coparticipación federal, o los que reúnan iguales características dentro de un territorio nacional.-

"Son caminos de carácter especial: los de acceso a estaciones ferroviarias, los de acceso a establecimientos de interés nacional, los de interés exclusivamente militar y aquéllos que deban ejecutarse en virtud de leyes y recursos propios".-

Los caminos nacionales se construyen con la proporción del fondo nacional de vialidad fijado en el artículo 21 (T.O. 1939), y prorrateado entre la Capital, Provincias y Territorios en la forma expuesta en el artículo referido, conforme se ha indicado en el capítulo anterior.-

Es interesante observar que el monto que anualmente se destina para obras de la red nacional, representa un porcentaje cada vez menor del fondo nacional de vialidad.- Manteniendo los créditos presupuestarios importes absolutos relativamente estables, el continuo aumento de los recursos, absorbidos por el aumento paralelo de los gastos -incluso conservación- reduce las cifras relativas correspondientes a la red nacional.-

En el gráfico siguiente se representa la relación entre los créditos presupuestarios destinados anualmente para la red nacional y el total de los recursos de cada año.- Para obtener el crédito anual, se ha ajustado el crédito fijado por el presupuesto y el refuerzo del artículo 13 destinado a la red nacional, incorporando el superávit o déficit financiero, y excluyendo todo otro aumento por cesiones de coparticipación federal, aportes, etc.-



Year	Value
1933	51.9
1934	50.5
1935	50.0
1936	47.9
1937	48.1

2 - Trazado de la Red Troncal.- Es un problema sumamente complejo, pues el trazado de la red deberá contemplar primordialmente las condiciones económicas y humanas de la zona, aparte de las exigencias de orden técnico y particularmente de la disponibilidad de fondos para su construcción.-

La determinación de la red troncal fué una de las principales tareas que debió realizar la Dirección Nacional de Vialidad.-

A efectos de la fijación de la red nacional, la Dirección Nacional de Vialidad realizó cuidadosos estudios.- Tomó como punto de partida estudios realizados con anterioridad a la sanción de la ley por la antigua Dirección de Puentes y Caminos, y proyectó como red nacional, una de 50.000 Kms.

El Plan fué sometido al análisis de las grandes entidades interesadas: gobiernos de provincias, ferrocarriles, puertos, Ministerios de Agricultura, de Guerra, Marina, etc., para conocer sus observaciones, reuniendo un conjunto de opiniones que consultaban los más diversos intereses nacionales.-

El trazado de las rutas se ha inspirado en el principio de evitar, que éstas crucen la planta urbana de las ciudades o pueblos, salvando así los serios inconvenientes que significan para el tránsito los centros de población.- Se ha tenido en cuenta para ello que la práctica actual, en los países extranjeros de mayor desarrollo en materia de vialidad, es la de construir las carreteras afirmadas principales, sin utilizar las calles de las poblaciones, sino rodearlas o pasar por su deslinde, para evitar demoras en el transporte e inconvenientes a los pueblos que atravesarían.-

La red a proyectar debía coordinar en lo posible el transporte por caminos con los fluviales, marítimos, ferroviarios y aéreos.- Se trató de coordinar el transporte terrestre con el fluvial, contemplándose además la existencia de una vasta red ferroviaria, evitando en lo posible la construcción de caminos paralelos a las líneas férreas, si bien se encontró que en muchas oportunidades el riel había sido tendido siguiendo el trazado tradicional de los viejos caminos y que por los grandes intereses acumulados, no era posible desviar ni el riel ni el camino.-

La menor distancia entre los puntos extremos o entre las localidades intermedias de importancia, salvo dificultades de orden técnico, es la norma que establece la ley de viabilidad en el trazado de los caminos.-

3 - Ampliación de los Caminos.- El artículo 19 inciso a) de la ley N° 11.658 (T.O. 1939), dispone que los caminos de la red troncal tendrán un ancho uniforme y mínimo de 30 metros donde las condiciones geográficas y económicas lo permitan.-

El proyecto de la ley de viabilidad preparado por los señores de la Cámara de Diputados expresaba que los caminos tendrán un ancho uniforme de hasta 60 metros, quedando la Dirección Nacional de Viabilidad facultada para determinarle en cada caso.-

En la discusión parlamentaria se propuso extender el límite a 100 metros, sin llegar a merecer la aprobación de la Cámara.- La redacción de la ley, presenta la ventaja de fijar sólo el ancho mínimo, quedando la determinación del máximo librada al criterio del organismo viabil.-

En vista de haberse internacionalizado el tránsito en numerosos caminos ejecutados en la República en virtud de la ley N° 11.658, y que la habilitación de nuevas rutas ha de aumentar especialmente la mayor proporción de dicho tránsito, la Dirección Nacional de Viabilidad previó la necesidad de proceder al ensanche de las calzadas en plazos más o menos breves.-

Por otra parte el ancho de 30 metros de los caminos presentaba el inconveniente de dificultar el paso del ganado, aspecto este de capital importancia, tanto para la política económica como para la viabil.-

Por ello, el Director de la Repartición citada, dispuso en el año 1938, que al proyectarse en lo sucesivo la construcción de caminos en general, se daría a los mismos un ancho uniforme de 60 metros, ampliando, en los casos que ello no fuera posible, sus anchos que lo impedirían.-

El ancho del camino es un elemento de suma importancia para el futuro, y toda disposición al respecto gravitará en la economía pública dentro de un cierto número de años, cuando el aumento de la población, la mayor riqueza explotada, el mayor número de automotores cada día más veloces, plantearán el serio problema de nuevos ensanches y mejoras en el trazado de los caminos.-

Debe considerarse además, que las construcciones que se levanten en ambos lados del camino, hacen difícil los ensanches posteriores por el mayor monto de las sumas a invertir en expropiaciones, después de haber sido la obra vital una de los principales factores de valorización para la propiedad inmueble.-

En el año 1960 se resolvió ampliar nuevamente el ancho de los caminos disponiéndose que este debe ser de 100 metros, debiéndose en todos los casos contemplar la posibilidad de obtener futuros ensanches de la calzada.-

4 - Medidas para caminos y otros espacios. - A los fines del proyecto y construcción de la red troncal de caminos nacionales y su ampliación sucesivas, el artículo 18 de la Ley de Vialidad, declara de utilidad pública todos los terrenos, servidumbres y materiales indispensables para la construcción de dicha red, quedando facultada la Administración General de Vialidad Nacional para establecer los juicios de expropiación correspondientes pudiendo celebrar arreglos directos con los propietarios para la adquisición de aquellos terrenos, servidumbres y materiales.-

Aclarar la Ley, que se entiende por materiales indispensables principalmente, la tierra, la piedra y demás elementos necesarios para la construcción o conservación de los caminos.-

En los casos de expropiación, la necesidad de la ocupación permanente o temporaria y la efectividad al uso público, serán declaradas por la autoridad superior con determinación precisa -referida a planes y normas descriptivas- del terreno a ocupar y de la obra que lo haga indispensable.-

Las disposiciones citadas amplían las normas de la Ley de expropiación de bienes N° 159, permitiendo realizar sin demora las expropiaciones necesarias, al calificarse con carácter General las causas de utilidad pública

La Ley N° 159, sancionada en el año 1966, dispone que están sujetos a expropiación aquellos bienes del dominio provincial o de los particulares cuya ocupación se requiera para ejecutar obras de utilidad nacional, y que el Congreso autorizará la expropiación, declarando en cada caso la utilidad pública de la ocupación.-

Las disposiciones de la Constitución Nacional y de la Ley de expropiaciones obligaban al Poder Ejecutivo, cada vez que era necesaria una expropiación, a dirigirse al Congreso, solicitándole la declaración y autorización respectivas.- Al procedimiento resultaba generalmente de lenta y lenta aplicación, por lo que, el Poder Ejecutivo prefería recurrir a los poderes ejecutivos provinciales, quienes en general, podían con más facilidad y rapidez obtener de las respectivas legislaturas, la declaración de la utilidad pública, y realizar la expropiación solicitada.-

La Ley Nacional de Viabilidad salvó estos obstáculos, con las normas del artículo 18, expuestas más arriba.-

Con anterioridad a la modificación de la Ley 11.658, en el año 1934 la declaración de utilidad pública para el trazado y construcción de caminos, algunas veces sólo a los terrenos necesarios.- La reforma introducida por la Ley N° 18.625 le agrega a las circunstancias y materiales indispensables.-

Se declara además en ella, que las disposiciones de la Ley 11.658 (T.O. 1938) según aplicables también en las expropiaciones exigidas para las obras ejecutadas con fondo de la Ley N° 5.315.- Se salva así una omisión de la ley primitiva que había originado dificultades y que obligó al Poder Ejecutivo a dictar un decreto, extendiendo a estos caminos las normas de la Ley N° 11.658 (Texto 1938).-

La Administración General de Viabilidad Nacional, está facultada para proceder a la venta o locación de las fracciones sobrantes de inmuebles expropiados para caminos y obras anexas, que efectuó mediante licitación pública o privada, o directamente, de acuerdo con las normas de la ley de contabilidad y régimen financiero, sobre esa clase de contratos.- Para ello se tomará como base la valuación que hubiere tenido asignada el bien de que se trate, para el pago de la contribución territorial.-

5 - Expropiación de los caminos nacionales y obreros.- Los de la Nación de la Ley Nacional de Viabilidad, la Nación no se había atribuido ninguna jurisdicción o pertenencia sobre los caminos provinciales.- El Gobierno Nacional ejerció las obras que autorizaba el Congreso sin que se dispusiera en las leyes respectivas, la propiedad de la Nación sobre las mismas.-

Con la sanción de la Ley N° 11.668, los caminos nacionales así como los ensanches y obras nuevas a los mismos, pasan a propiedad exclusiva de la Nación, conforme lo dispone el artículo 21.- A tal fin, la Administración General de Viabilidad, obtendrá la escrituración correspondiente de las tierras necesarias, previa cesión o expropiación de las mismas y la demarcación de las construcciones existentes.-

Este derecho de propiedad no afecta el derecho de las provincias y municipalidades dentro de sus respectivas jurisdicciones.-

De acuerdo a nuestras leyes de fondo, el requisito de la escritura pública traslativa de dominio, es indispensable para el perfeccionamiento de las adquisiciones extrajudiciales de inmuebles, con lo que ellas lógicamente se encorrecen o demoran las adquisiciones definitivas de los dominios, en casos en que por diversos motivos no puede ser extendida.-

Como estas adquisiciones en razón de su naturaleza y finalidad, surgen estrecha analogía con las que se realizan con el mismo destino- mediante expropiación judicial, prescribiéndose en tal caso de la escritura, por aplicación análoga del criterio de la Ley N° 189 sería de todo punto de vista conveniente se otorgue efectos declarativos de la transferencia de dominio, a las resoluciones administrativas que aprueben tales operaciones. En tal virtud, se debería disponer la inscripción de la transferencia de dominio, en el registro de la Propiedad correspondiente, en base a la Resolución Administrativa emitida por el Organismo Viabil.-

6 - Obras Viales en la Capital Federal.- Con la reforma introducida al despacho de las comisiones que proyectaron la Ley de Viabilidad, por la que se incluye a la Capital Federal en el precepto del 6% del fondo destinado a la red nacional, se planteó el problema de determinar el destino de tales fondos.-

Existió entonces la pretensión hecha pública, de que fueran entregados a la Municipalidad de la Capital para ensanches de calles o expropiaciones que estaban en abierta pugna con expresas disposiciones de la Ley N° 11.668.-

Al estudiar la aplicación de esos fondos, la Dirección Nacional de

alidad, llegó a la conclusión de que las obras que requerían más urgencia en su ejecución y que encuadraban en el concepto de red troncal eran las correspondientes a caminos de acceso, ya que la forma de utilización de los recursos no es establecida por la ley, ni tampoco surge del debate parlamentario.- Vale decir, la construcción de obras directamente en la provincia de Buenos Aires, que corresponden a caminos de acceso a la Capital Federal, con fondos asignados a esta última.-

Se destinó además, la suma necesaria para la construcción de la avenida de circunvalación de la Capital Federal, a efectos de dar cumplimiento a la ley-contrato con la provincia de Buenos Aires, N° 2.000, que estableció que la línea divisoria entre la Capital y la Provincia estaría constituida por una calle de diez metros de ancho que debía construirse a costa de la Nación y cuya ejecución se encomendó a la Dirección Nacional de Vialidad por ley N° 12.134, incorporando la obra en el régimen de la ley 11.688.-

- Obras Viales en los Territorios Nacionales. Insuficiencia de fondos.- Los caminos ordinarios construidos en los Territorios Nacionales pueden agruparse en dos categorías: caminos de la red troncal y caminos locales secundarios.-

Los primeros integran la red troncal de caminos nacionales, cuya construcción está a cargo de la Administración General de Vialidad en todo el país.-

Los segundos constituyen la red afuente o complementaria de la red troncal, similares a los ejecutados por las provincias con fondos propios y la coparticipación federal, y que pasarán a formar parte de la red provincial al ser los territorios convertidos en provincias.-

Los territorios nacionales se encuentran en una situación de inferioridad respecto a las provincias, para el desarrollo de la obra vial.- En efecto, la ventaja de los Estados provinciales es doble por cuanto gozan: 1º del producido del impuesto provincial de mín 0,02 por litro de nafta, a cargo de las empresas productoras y 2º de las cuotas de coparticipación federal sobre los ingresos al fondo vial.- Los Territorios en cambio, sólo participan en el sector de los recursos destinados a la red nacional.-

Estos beneficios resultan entonces limitados comparativamente, por cuanto la distribución de los fondos para la red nacional se prefieren en proporción a la superficie, población y consumo de combustibles; factores estos dos últimos que poco gravitan en el caso de los territorios.-- Por último, la distribución legal hecha en base a la cuota de fomento les favorece en proporción insignificante.--

Es decir, que mientras en los Territorios la labor a realizar por el Organismo Central es mayor, por cuanto incluye a la que correspondería a los Gobiernos Locales en las provincias, los recursos de que se disponen son menores que los asignados a éstas, donde su actividad es más reducida.-- Resultado de la conjunción de todas estas circunstancias es que sólo a podido atenderse en forma precaria la construcción, conservación y mejoramiento de las rutas en los territorios nacionales, cuando en verdad es en ellos donde más justificado resultaría preponderar al desarrollo demográfico, económico e industrial atento a sus extensas superficies con riquezas tan inexploradas.--

Para corregir en parte esta situación, el Tercer Congreso Argentino a Viabilidad primero, y más tarde el Ministerio de Guerra, propiciaron la recesión de un impuesto adicional de dos centavos por litro de nafta que se cobra en los Territorios Nacionales, que sería distribuido de acuerdo al consumo local respectivo.--

Se entendió así por similitud a los Territorios Nacionales, el rol que existe para las provincias, por el cual las compañías petroleras efectúan el aporte de \$mn 0,02 por litro expresado más arriba.--

Al se piensa que, precisamente, son los territorios los que proporcionan gran parte del combustible con cuyo gravamen se construye y logran los beneficios de la obra vital, es innegable que elementales razones de justicia exigen adoptar la solución propuesta.--

No está demás recordar que el precio de venta de la nafta es uniforme en todo el país, precio en el cual están incluidos los \$mn 0,07 de impuesto con destino al fondo nacional de viabilidad y \$mn 0,02 de impuesto que las empresas ingresan al respectivo fondo de viabilidad de la provincia

in que se efectúa el expendio.-- Se entiende entonces que el comarcalador de obra en los territorios paga en definitiva un precio que incluye los materiales, que no se tratan, como para el de las provinciales en Beneficios Vitales. El refuerzo de las cuotas de red nacional con los recursos del Fondo Móvil creado por el artículo 13 no constituye una solución, por cuanto cubre sólo en una proporción muy reducida, las necesidades de los Territorios Nacionales.--

El recurso establecido en el inciso B del artículo 18 de la Ley No. 1.658 (T.O. 1939) anexo de una tasa para contribución de mejoras a la tierra rural en los territorios nacionales, beneficiada por los caminos, destinado a acrecer el importe de los créditos fijados para la red nacional en los territorios, no ha sido percibido hasta la fecha.-- Este mismo punto ha sido desarrollado con más amplitud en el capítulo XII.--

Búsqueda de obras vitales en los Territorios Nacionales por organismos nacionales. El artículo 22 de la Ley 1.658 (T.O. 1939) autoriza a la Administración General de Vitalidad Nacional a convenir el lo considerara conveniente, que la construcción y reparación de los caminos en los territorios nacionales sean efectuados por intermedio de las municipalidades, comarcas u otros organismos locales de vitalidad, interesados, estableciendo los pactos necesarios.--

A fin de estimular la iniciativa privada y cooperar con ella, la Dirección Nacional de Vitalidad dictó un reglamento en el cual se reconocen a los comarcas amineras, que se organizan en los territorios nacionales.-- Estos comarcas tendrán, entre otras atribuciones, la de proponer a Vitalidad Nacional la construcción de obras que se considere más necesarias en las zonas que les correspondan, especificando la cuota con que contribuirá el comarcario y cuyo monto no podrá ser inferior al 20% de la obra; vigilar la perfecta ejecución de las mismas; entregar las obras terminadas.-- Estas y otras funciones pueden convertirse en factores importantes del progreso vital en los territorios nacionales.--

A efectos de ser reconocidas por la Administración General de Vitalidad Nacional, los comarcarios deben reconocer y adoptar para su funcionamiento, las prescripciones del citado reglamento, así como las modificaciones

que se les introduzcan.-

Estos organismos tienden a disminuir las dificultades que supone la falta de ejecución de obras que en las provincias constituyen las demandas de coparticipación federal, por cuanto no es posible incluir en la red troncal muchos caminos de indiscutible interés local, pero que la Administración de Viabilidad no está en condiciones de atender directamente.-

Para esta categoría de obras se destina el 35% del Fondo Móvil Instituido por el artículo 13 aplicable al refuerzo de las cuotas asignadas a los territorios nacionales.-

Las sumas asignadas con ese fin desde la creación del Fondo Móvil 1940-hasta el término del ejercicio de 1947, totaliza más 2,4 millones.-

No resulta posible detallar las sumas invertidas por territorios, porque en los estados financieros de Viabilidad Nacional se los presenta unificadas con las inversiones que exceden el límite impuesto por las cuotas legales para obras de la red nacional.-

9 - Planes de Obras.-- El decreto reglamentario de la Ley de Viabilidad nº 37.573/41 dispone en el artículo 15 que la Administración General de Viabilidad Nacional preparará planes generales de obras de la Red Nacional a desarrollarse en períodos quinquenales cuyo monto no podrá exceder el valor presuntivo de los créditos presupuestarios en igual período, cuyos planes en sus puntos fundamentales serán sometidos a la aprobación previa del P. Ejecutivo sin perjuicio de lo dispuesto por los artículos 141, 148 y 149 de la Ley 11672 (Barto 1940).--

Las disposiciones de la Ley permanente de presupuesto obligan a la Repartición citada, a elevar anualmente el Plan de Inversiones del año y los importes que probablemente serán entregados a las provincias en concepto de coparticipación federal.-

Se trata como se ve de disposiciones que persiguen distintas finalidades.- La primera procura estructurar el desarrollo de una labor armónica en un período relativamente largo, mientras que la segunda contempla esencialmente el control del equilibrio financiero de la Repartición.-

No obstante la finalidad de la Ley 11672, el artículo 149 (odicienda

940) dispone que el Poder Ejecutivo "figuró" el plan detallado de obras de red nacional y su "financiaci6n". - El organismo t6cnico para fijar dicho plan es la Administraci6n General de Viabilidad Nacional; las modificaciones introducir por el Poder Ejecutivo serian el resultado de una improvisaci6n en caso contrario de estudios que se superpondrian con los realizados por el Organismo mencionado. - Siendo las autoridades superiores designadas por el Poder Ejecutivo, esta 6ltima caso serfa dif6cil que se presentara. - M6s r6dica serfa simplemente supeditar el monto de las obras a ejecutarse las responsabilidades e inclusi6n en el plan general, sin intervenir el Poder Ejecutivo en el detalle de ellas. -

Tampoco es acertada la norma del decreto reglamentario que obliga a reparar plazas generales por periodos de cinco a6os. - La experiencia demuestra la ventaja de que los problemas viales se contemplan dentro de un plan integral y org6nico, en lugar de varias plazas parciales. -

Es sin duda alguna, una tarea sumamente dif6cil, no ya preparar un plan de obras viales de car6cter general y definitivo, sino la fijaci6n aproximada de la red de caminos y el monto a invertir en ellas. -

Descartada la posibilidad de preparar un plan definitivo de vasto alcance, por cuanto ello implicarfa preparar los proyectos y presupuestos de cada obra en base a estudios t6cnicos definitivos, se impone la necesidad de confeccionar un plan general b6sico con las bases fundamentales, por un lado, apr6ximando que determine al m6ximo de inversi6n. -

Para ello se requieren: 1.º.- Conocer el monto de los recursos presuntamente disponibles en el periodo de realizaci6n del PDM y 2.º.- ajustar las obras a realizar a los recursos de que se disponen. - La relaci6n entre los unos disponibles y las estrictamente necesarias, contribuir6 preponderantemente a determinar el tipo de camino a construir. -

En los estudios de los primeros planes de la Direcci6n Nacional de Viabilidad, se destacó la necesidad de realizar caminos de bajo costo, dada la insuficiencia de los recursos previstos en los 15 a6os de duraci6n de la ley en efecto, totalizando los recursos a percibir durante la vigencia de la ley. La cantidad de kilometros de caminos a construir, resultaba un promedio de

en 7.000 pesos por cada kilómetro de la red, entidad exigida que obligaba a construir caminos de bajo costo o a reducir la extensión para reducir la cuota por unidad.-- Por otra parte, pocos son los caminos organizados con tránsito satisfactorio como para justificar la construcción de caminos de alto costo.--

El primer plan aprobado lo fue por un monto de \$140,2 millones para el trienio 1933/6.-- Antes de cumplirse ese lapso, se advirtió que este crédito iba a tener una rápida cancelación dado el ritmo acelerado de labor desarrollada.--

Se preparó entonces un nuevo plan, adicionando al anterior la suma de \$150,8 millones, que totaliza \$291 millones siendo aprobado por el Poder Ejecutivo por decreto N° 82.833 del 22 de mayo de 1936.--

A mediados de 1937 se estableció la necesidad de modificar el plan en \$300 millones.-- Al resumir el estado y construcción de las obras previstas en él, se advirtió la necesidad de efectuar una revisión del mismo para ajustar las distintas asignaciones a nuevos criterios, de acuerdo con lo que aconsejaban los más recientes estudios efectuados.--

En la actualidad del plan hizo aumentar su monto total a la suma de \$591 millones.-- Esta nueva ampliación fue aprobada por decreto N° 117.244 el 26 de octubre de 1937.--

Con el transcurso del tiempo fue posible prever con más precisión los recursos a percibir hasta la extinción de la ley.-- Se contaba con mayores antecedentes sobre la marcha de la recaudación y el número de años que los ingresos se debía prever era menor.--

Fue preparado en 1939 un nuevo plan que abarcaba y sustituye al anterior de \$591 millones.-- El proyecto ascendía a \$700 millones y correspondía a construcción de caminos y obras de arte en todo el territorio del país.--

No fue puesto en vigencia por no haber sido aprobado por el Poder Ejecutivo.--

Poco después, en base al nuevo cálculo de recursos provenientes de la ley N° 13.625 se elevó y fue aprobado el plan conocido con la denominación

de los más 900 millones .-.

10 - Plan de más 900 millones.- Fue aprobado por el decreto N° 81.301 del 10 de enero de 1941, ampliándose el de más 315 millones vigente a la suma de más 894 millones.-

En el cuadro siguiente se detalla el crédito total asignado a cada jurisdicción territorial; su discriminación por obra es expuesta en el decreto aprobatorio.-

35 - PLANE DE OBRAS DE LA RED NACIONAL

PERIODO 1933 - 1964

900 MILLONES DE PESOS

Provincia o territorio.	Créd. Presupuesto (excluidos aptes ayuda federal) 1933-1939	Créd. probable sobre Ley 12625 1941-1964	Crédito total 1933 - 1964
Cap. Fed. y Prov. Bs. As.	95.000.084	259.501.200	354.521.284
Santa Fe.....	21.748.621	62.538.900	84.272.521
Entre Ríos.....	8.448.000	30.014.300	38.462.300
Córdoba.....	19.060.422	57.710.800	76.771.222
La Rioja.....	2.148.840	10.496.400	12.644.640
Sgo. del Estero.....	5.399.643	19.408.300	24.807.943
Mendoza.....	8.084.286	28.655.200	36.739.486
San Juan.....	3.463.692	14.270.300	17.733.992
San Luis.....	2.832.241	12.158.500	14.990.741
Corrientes.....	5.344.888	17.715.700	23.060.588
Misiones.....	4.771.350	17.209.100	21.980.450
Catamarca.....	2.330.207	10.694.300	13.024.507
Balta.....	3.785.034	15.553.800	19.338.834
Sujuy.....	1.649.071	8.465.400	10.114.471
Sierritas.....	1.649.490	7.146.600	8.796.090
Chaco.....	1.828.061	11.912.700	14.746.761
Fornosa.....	1.437.827	7.484.700	8.922.327
Los Andes.....	1.127.300	6.825.400	7.952.700
La Pampa.....	4.623.036	17.177.600	21.800.636
Río Negro.....	4.084.126	17.656.500	21.740.626
Neuquén.....	1.988.135	3.549.100	5.537.235
Chubut.....	4.437.483	19.185.800	23.623.283
Santa Cruz.....	4.267.745	18.871.000	23.138.745
Tierra del Fuego....	269.959	3.709.100	4.079.059
	<u>210.888.800</u>	<u>683.902.200</u>	<u>894.791.000</u>

En este plan general de obras a ejecutar y ejecutadas en la red nacional, en el periodo 1933/1954, es decir, durante la total vigencia de la ley.-

Con las modificaciones introducidas por la Ley No 12.625 a la No 1.663, se imponía actualizar el plan de 680 millones elevado, puesto que precisa de la elasticidad indispensable para dar unidad y eficacia a la obra de la República.-

No es el plan de más 800 millones un plan financiero ni tiene en flexibilidad algo que tienda al propósito fundamental de superar el límite entre del cual ha de desenvolverse su gestión el Organismo Vial, porque el tipo de ejecución de los trabajos está determinado por los recursos exclusivos de la República a cuya generación natural debe someterse.-

Un estudio del rendimiento probable en los años posteriores a 1960, y los recursos previstos, dió hasta el año 1964 la suma de más 894 millones para obras de la red nacional, la que fué distribuida conforme a la ley de urgencia, sobre cuya base se redactó el plan.-

En la preparación de dicho plan -actualmente vigente- se ha dado prelación a lo siguientes principios:

1) Pavimentar las rutas de acceso a puertos y las de intercomunicación entre capitales de importantes centros de producción y consumo.-

2) Extender el mejoramiento de caminos de tierra para asegurar en la mayor medida posible el tránsito en todo tiempo.-

3) Mejorar habilitada toda la red nacional y en particular, construídas todas las obras de erta mayores, necesarias para hacerlas transitables.-

4) Dar preferencia a la construcción de caminos firmes en las zonas de terreno arenillosos o limosos que ofrecen dificultades insalvables al tránsito como están debidamente consolidados.-

Los valores fijados a cada ruta, involucran el costo presunto de las obras a realizar en su traza, pero para asegurar un desenvolvimiento racional de ese plan, se establece un mecanismo que recuerda a su economía, la elasticidad imprescindible.- Así en cada jurisdicción territorial se incluyen asignaciones complementarias destinadas para imprevistos y mejoras programadas.-

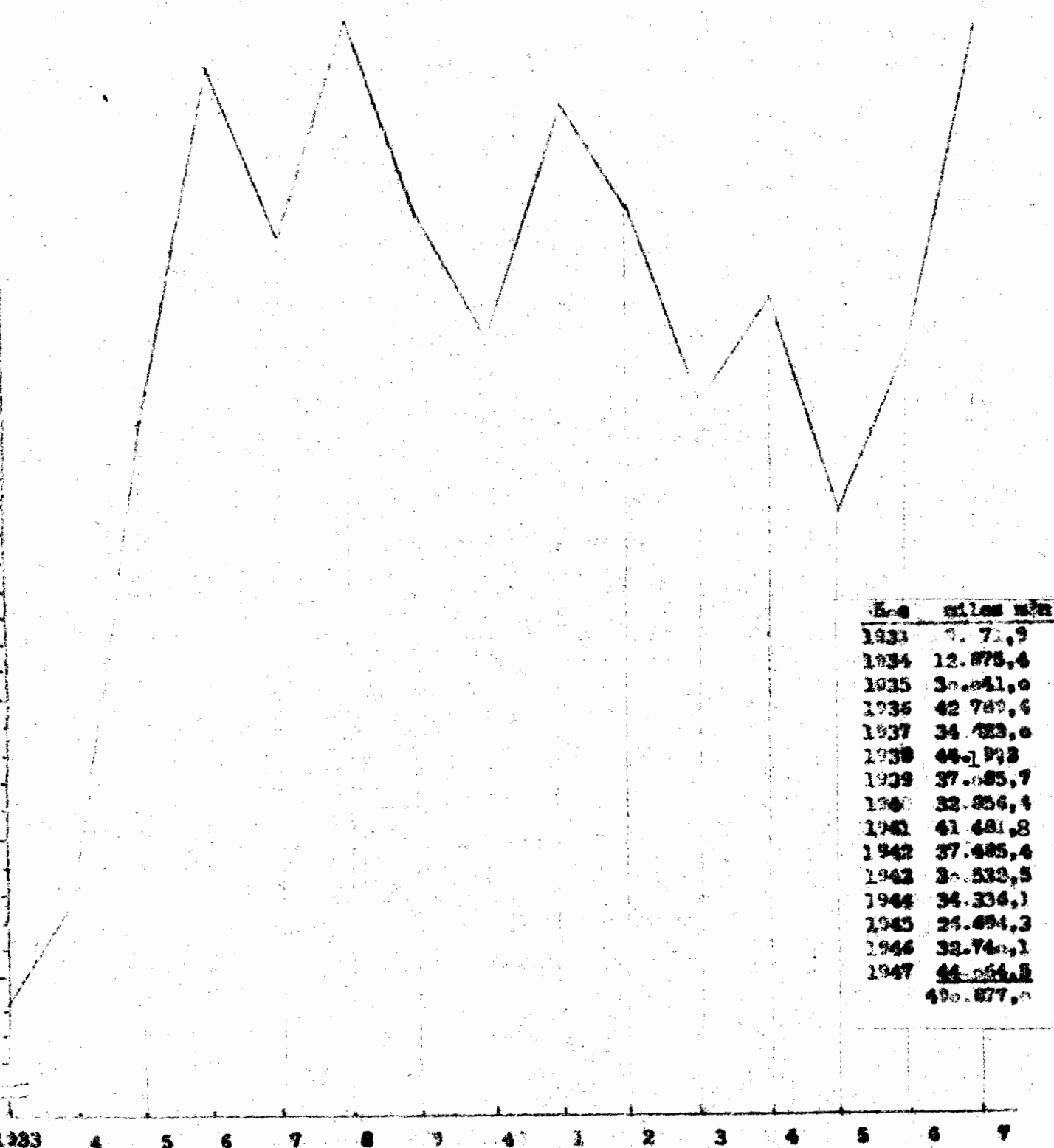
La realización del plan de más 800 millones ha de considerarse como una etapa inicial en la acción vial, que ha de ser seguida por una segunda de concepción más amplia, basada en la renovación de la ley a su vencimiento.-

En el gráfico que a continuación se inserta son representadas las sumas invertidas en el desarrollo del plan, en el período 1933/1947.-

30 - INVERSIONES EN OBRAS DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES

1933/1947

(en millones m.n.)



Muestra el gráfico el rápido ascenso de las inversiones en los primeros años de vigencia de la ley, que alcanzan la cifra máxima en 1938, seguido luego de una reducción de la labor durante los años 1939 y 1940 originada por dificultades de tesorería. En 1941 aumentan nuevamente las inversiones para iniciarse al año siguiente un período de descenso, correlativo al incremento de la existencia de valores nacionales, llegándose en 1945 a invertir sumas sólo superiores a las de los años 1933 y 1934.-

A partir de 1945, las inversiones aumentan rápidamente y en 1947 llegan casi a igualar a la máxima de 1938.

En el período 1942/1945, se resintió el ritmo de trabajo como consecuencia de las dificultades en la provisión de materiales en general, y particularmente de hierro y cemento, además de la insuficiencia de vagones para el transporte.

La labor desarrollada desde la sanción de la ley de vialidad hasta el 31 de diciembre de 1947, es traducida por el cuadro que sigue, en el que se detalla por Jurisdicción Territorial la longitud de caminos construidos y tipos de calzada de la red troncal de caminos nacionales.-

LONGITUD DE LA RED EN KMS. POR TIPO DE CALZADA

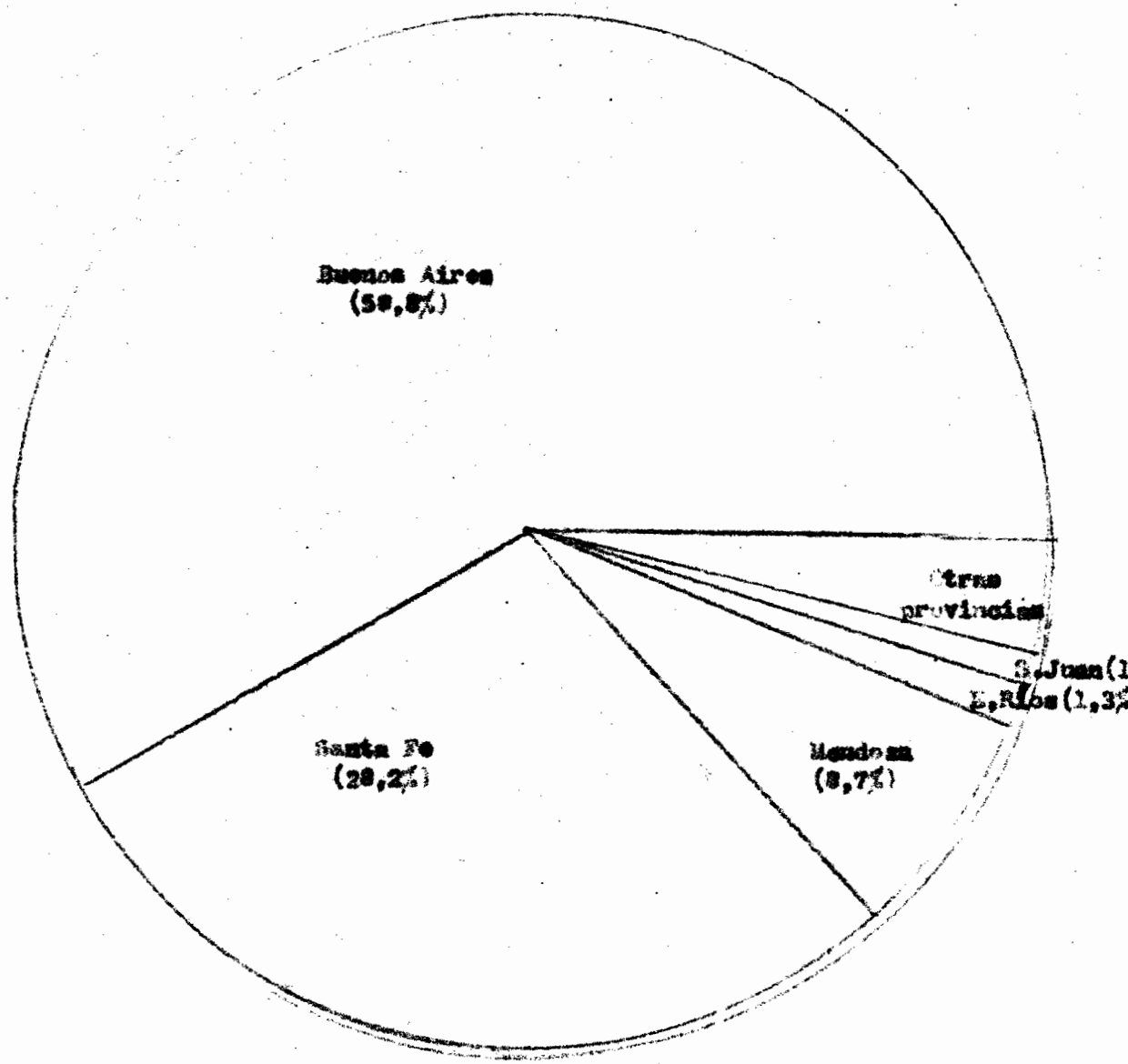
J u r i s d i c c i o n	Pavimento superior.	Pavimento secundario	Calzadas asfaltadas	Calzadas naturales	Buellas /obras básicas	T o t a l e s	Nº tramos
Buenos Aires.....	1.178,0	1.872,5	--	2.837,1	19,4	5.707,0	148
Santa Fe.....	563,9	447,3	--	1.786,1	284,7	3.082,0	89
Entre Ríos.....	28,4	16,5	115,6	1.788,6	204,2	2.217,3	68
Córdoba.....	14,0	1.124,0	366,0	800,0	83,0	2.387,0	36
La Rioja.....	--	30,0	686,0	376,5	446,0	1.807,5	19
Santiago del Estero...	6,8	804,4	168,4	926,6	269,0	1.696,2	29
Mendoza.....	178,0	367,0	170,0	669,0	222,0	1.603,0	37
San Juan.....	23,0	--	610,4	50,0	--	683,4	13
San Luis.....	6,0	806,6	312,0	460,4	--	984,9	16
Corrientes.....	--	--	--	1.512,9	367,0	1.879,9	32
Tucumán.....	0,98	77,8	275,6	92,4	--	446,78	17
Catamarca.....	7,0	--	1.063,0	682,0	890,0	2.312,0	47
Salta.....	--	77,0	712,8	782,0	1.204,0	2.988,8	63
Sajuy.....	2,6	74,0	280,1	123,2	720,7	1.210,6	23
Misiones.....	--	--	124,5	709,5	1.176,3	2.009,3	46
Chaco.....	--	--	--	2.316,5	140,0	2.456,5	62
Formosa.....	--	--	--	207,0	964,0	1.171,0	22
La Pampa.....	--	42,0	11,0	2.886,0	806,0	3.443,0	44
Río Negro.....	--	29,0	637,6	1.785,0	3.073,9	5.485,5	63
Neuquén.....	--	--	346,0	987,7	2.066,8	3.400,5	65
Chubut.....	--	--	688,26	3.122,26	3.600,4	7.291,0	84
Santa Cruz.....	--	--	--	3.961,2	2.314,7	6.275,9	81
Tierra del Fuego.....	--	--	--	216,5	894,1	799,6	16
Totales	2.002,68	4.367,0	6.297,26	39.722,86	19.214,2	61.603,88	1.300

Las mayores inversiones han sido realizadas en la construcción de pavimentos de tipo superior y económico, que representan aproximadamente el 10% de la red nacional.

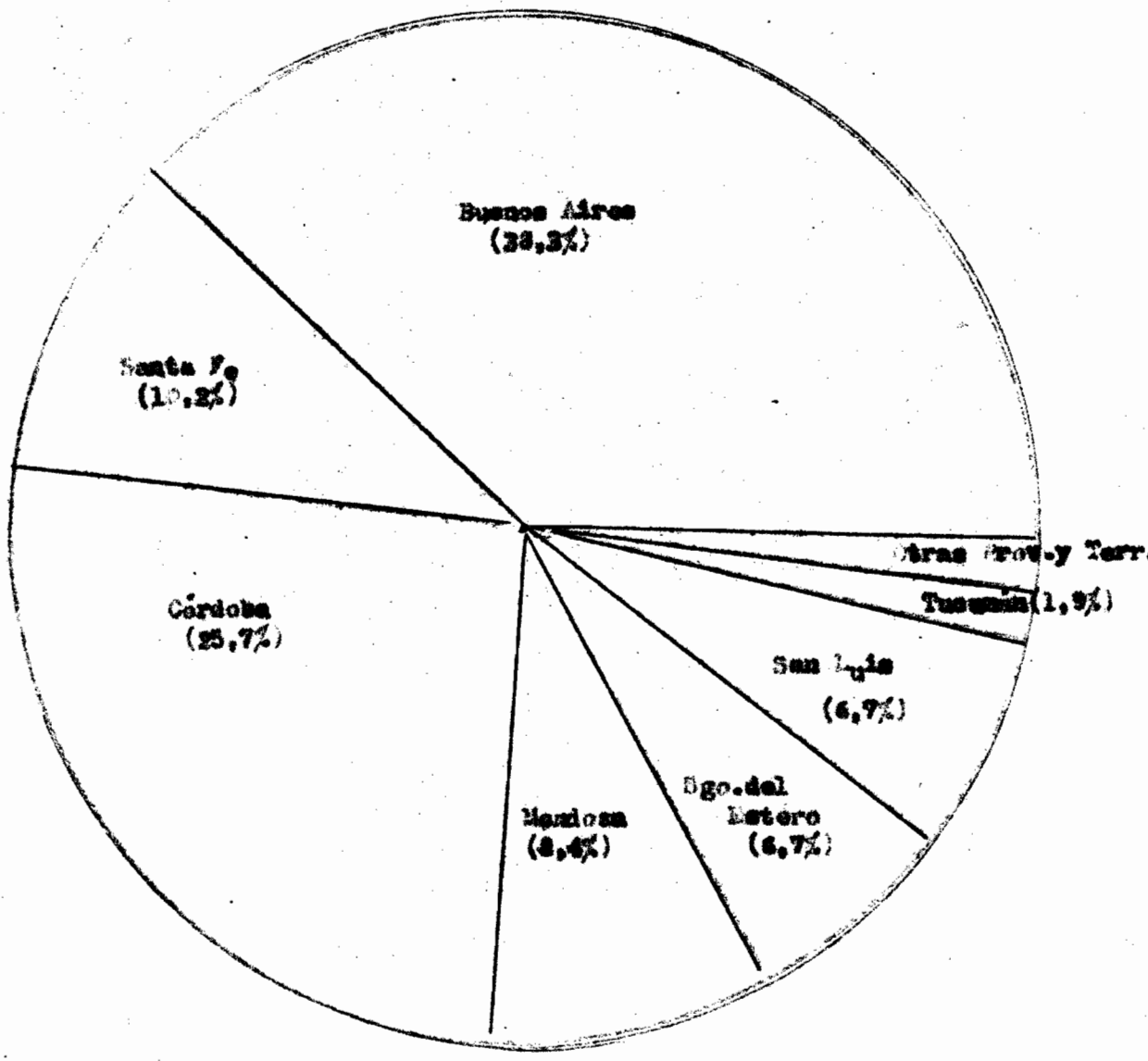
Los siguientes gráficos exponen la relación entre el kilometraje de calzada superior y económica construido en cada provincia y territorio, y el total de kilómetros realizados.

38 - DISTRIBUCION DEL TOTAL DE KILOMETROS CONSTRUIDOS DE PAVIMENTOS SUPERIOR Y DE TIPO ECONOMICO

a) Pavimento superior.



b) Tipo económico.



Es de advertir que la casi totalidad de las obras de mayor costo se han realizado en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Mendoza y Córdoba.

11 - Castros Internacionales. Además de las obras comprendidas en el plan de Viabilidad aprobado por el Poder Ejecutivo, hay una serie de castros de importancia excepcional, cuyo carácter especial los coloca fuera del régimen económico de la Ley N° 11.658.-

Se trata de castros destinados a proyectar importantes rutas nacionales al exterior, cuya construcción no puede someterse con los recursos de la rei nacional, por cuanto tales obras interesan más a la Nación que a las provincias donde deben ejecutarse con afectación de sus recursos así lo ha entendido el Poder Ejecutivo al emitir diversas leyes, por las que se encomiendan a Viabilidad Nacional la construcción de obras de carácter internacional, financiadas con recursos extraídos a los que constituyen el fondo nacional de Viabilidad conforme al artículo 12 de la Ley.-

La reforma introducida en 1939, dispuso se destinase anualmente la suma de \$1,0 millón, para ser invertido en tales obras.-

El decreto N° 18.410/43, amplía substancialmente el margen de recursos afectados a la ejecución de rutas internacionales.-

En los capítulos relativos a Leyes Especiales, Artículo 13 de la Ley N° 11.658 (T.O. 1939) y Decreto N° 18.410/43, se expone la labor desarrollada y a desarrollar con esos recursos.-

12 - Afectación de obras de la Red Nacional y ejecución financiera. La fecha del cierre del ejercicio de 1947, el programa de trabajos se eleva a \$23,1 millones, compuesto por los siguientes importes:

Plan aprobado por decreto del P. Ejecutivo N° 61.301 sin \$94,8 millones	
Cuentas de créditos de Coparticipación Federal....	14,1 "
Importes con afectación específica.....	17,4 "
Refuerzo créditos Territorios Nacionales -erte 13..	6,8 "

Las distintas etapas por las cuales atraviesa la registración contable de las afectaciones de obras de la red nacional, analizadas por provincias y territorios, se exponen en el cuadro que sigue:

(en miles de m.n.)

PROVINCIA Y TERRITORIO.	Asignación plan 900 millones y fondos cedidos	O B R A S			Créditos netos presupuestos 1933/347	Inversión acumulada	g f	Saldo para fu- turas afectac. b - c	Saldo para futu- ras inversiones f - g
		Proyectadas	Aprobadas	Adjudicadas					
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
Buenos Aires	367.307,9	292.690,6	290.677,0	248.063,1	215.924,9	1.556,5	98,3	74.617,3	3.668,4
Santa Fe....	91.835,1	59.121,4	58.896,6	58.820,7	55.042,7	51.892,6	94,3	32.713,7	3.150,1
Entre Ríos..	39.070,8	30.805,5	30.636,0	30.381,7	21.338,6	20.295,7	95,1	8.265,3	1.042,9
Córdoba.....	76.886,9	53.432,9	52.979,0	52.290,6	44.254,4	42.431,0	95,9	23.454,0	1.823,4
La Rioja....	13.744,6	6.047,9	6.037,1	6.034,5	7.806,8	4.075,9	52,2	7.698,8	3.700,9
Sgo. Mistero..	25.315,7	17.256,4	17.237,7	14.381,9	16.031,5	10.415,6	64,8	8.059,3	5.665,9
Mendoza.....	33.660,0	35.884,7	35.443,6	33.279,6	23.039,4	23.242,8	100,9	2.765,3	203,4
San Juan....	17.984,0	14.522,2	14.319,7	14.076,7	9.982,9	9.019,5	90,3	3.461,8	963,4
San Luis....	15.288,3	8.107,6	8.077,3	8.075,6	8.483,9	6.137,9	72,3	7.180,7	2.346,1
Corrientes..	23.060,6	16.605,8	16.477,9	16.477,9	13.764,3	12.767,8	92,8	6.454,7	996,5
Misiones.....	21.982,1	15.898,4	15.891,8	14.266,4	13.425,3	10.378,5	83,5	6.086,6	2.046,8
Catamarca..	14.655,6	10.724,7	10.611,2	10.609,2	8.908,7	8.680,9	97,4	3.930,9	227,8
Salta.....	19.338,8	11.534,1	11.405,5	11.401,6	10.938,8	9.769,8	89,3	7.806,7	1.169,0
Sujuy.....	11.698,1	6.702,3	6.697,1	6.696,2	7.068,0	5.149,4	72,9	4.995,8	1.918,6
Chisiones....	9.550,8	5.363,4	5.187,0	5.187,0	5.791,8	3.597,1	62,1	4.187,4	2.194,7
Chaco.....	16.103,1	8.272,9	8.249,7	8.49,7	9.769,5	6.105,2	62,6	7.930,2	3.664,3
Formosa.....	9.162,4	3.734,2	3.676,3	3.676,3	5.010,2	3.021,2	60,3	5.428,2	1.989,0
Los Andes...	8.016,6	5.539,6	5.539,6	1.772,8	3.100,9	1.501,9	48,4	5.477,0	1.699,0
La Pampa....	24.042,4	13.448,1	13.372,0	13.370,5	14.398,9	9.866,1	64,4	10.594,3	5.132,8
Río Negro...	22.430,6	13.064,9	12.845,1	12.798,6	12.541,6	11.139,3	89,8	9.365,8	1.402,3
Suquén.....	12.228,2	6.342,6	6.219,0	6.219,1	6.985,6	5.131,2	73,5	5.835,6	1.854,4
Chubut.....	4.890,3	13.218,7	13.131,4	12.196,7	14.282,7	10.854,7	76,0	11.671,6	3.428,0
Santa Cruz..	25.370,9	12.282,0	12.076,5	12.076,5	14.697,8	11.141,0	75,8	13.089,9	3.556,8
Tierra Fuego	4.486,1	2.657,5	2.659,0	2.659,0	2.414,2	2.605,5	107,9	1.828,6	191,3
	<u>933.099,9</u>	<u>660.253,4</u>	<u>656.213,1</u>	<u>603.029,9</u>	<u>514.063,4</u>	<u>490.877,0</u>	<u>90,2</u>	<u>272.846,5</u>	<u>53.176,4</u>

hasta de un saldo disponible para futuras afectaciones de más 272,8 millones y para futuras inversiones de más 83,9 millones.- Las obras adjudicadas exceden en más 59,0 millones a los créditos disponibles. Sobre este particular, es importante señalar que para resultar a la economía privada con la mayor rapidez las sumas que el lapso absorbió en su oportunidad, es necesario evitar todo proceso de acumulación de fondos. Para acelerar el ritmo de la construcción, en forma tal que las inversiones se hallen acordas con los créditos presupuestarios, se debe mantener un conjunto de contratos superior a estos últimos, con la sola precaución de conservar entre ambos cifras una correspondencia tal que no provoque la aparición de problemas de índole financiera.-

La existencia de un saldo de más 83,2 millones pendientes de liberación demuestra la existencia de una situación económica de equilibrio, resultado de incluir entre los créditos disponibles, la proporción del saldo que atanda el Estado por su contribución al fondo de viabilidades de más 10,0 millones anuales.-

Si se precorrida de dichos recursos pendientes de ingreso, y se comparan las inversiones en obras con los recursos afectados a la ejecución de la red nacional efectivamente ingresados, el equilibrio desaparece, demostrando entonces la situación financiera de ese sector un déficit de más 35,7 millones.- Sería necesario que el Poder Ejecutivo efectuara la entrega de los sports pendientes, desde 1973 a 1978, para lograr el equilibrio financiero de la red nacional.-

Al origen de esta situación, los problemas que originan y sus probables consecuencias han sido expuestas en el capítulo XI relativo al sports del Estado.-

ooooo

111

CAPITULO - XV

CONSERVACION DE OBRAS DE LA RED NACIONAL.

1 - Concepto.- La conservación del camino está constituida por el conjunto de obras que tienen por objeto mantener su transitabilidad permanente, evitando el rápido deterioro por la acción de los vehículos y del tiempo, de las obras básicas existentes.-

El problema de la conservación es magnífico en nuestro país, frente a la necesidad de mantener el tránsito permanente de una red, constituida en un 78% por calzadas naturales y huellas sin obras básicas.-

Aun está pendiente la construcción de gran parte de la red nacional.- La terminación de ella ha de constituir la primera etapa de la labor vial.- Esta parte constructiva que demandará muchos años, es seguida por una segunda, esto es, la conservación y renovación de la red, que no tendrá solución de continuidad, pues durará mientras perdure el sistema de transportes por caminos.-

La conservación de los caminos contruidos es tan importante como la construcción misma.- No conservar los caminos realizados sería anular el ingente esfuerzo y gastos realizados, por cuanto la obra caminera sería estéril si luego de ejecutada, fuere abandonada.-

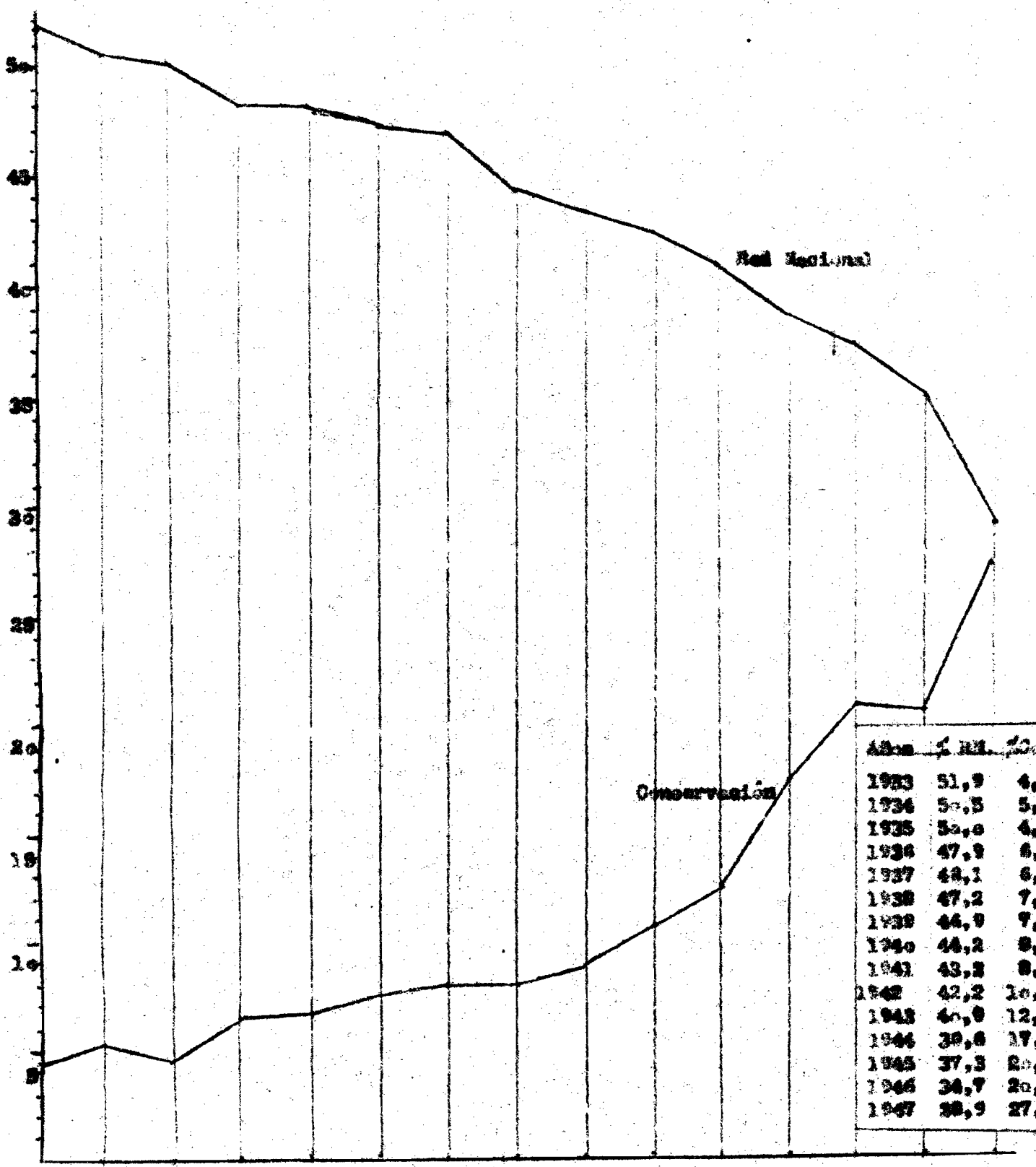
La ley N° 11.683, crea un fondo nacional de vialidad, destinado entre otros fines, para la conservación de caminos y obras anexas.- Los artículos 21 y 27 de la ley (T.O. 1939) deducen las sumas necesarias para la conservación, del fondo destinado a la construcción de obras, sin establecer limitación alguna al monto que para tal fin se invierte.- Vale decir que el límite máximo de recursos a invertir en la conservación de la red, está dado por las propias necesidades y lógicamente, por la disponibilidad de ellos.-

2 - Importancia de la conservación como factor de absorción creciente de los recursos destinados a obras.- El ritmo de inversión de fondos en la conservación de la red nacional observa un aumento creciente, en perjuicio de la construcción de obras, dado que disminuyen los recursos que se

destinen a este último fin.-

En el gráfico siguiente, en el que se expone la relación entre las sumas destinadas anualmente para conservación con el total de recursos de cada año, es posible advertir la importancia relativa adquirida por la conservación de la red troncal.- Para mejor ilustración se reproduce el gráfico N° 34 representativo de la relación entre los créditos afectados a la red nacional y los recursos anuales.-

40 - RELACION ENTRE LOS CREDITOS PRECATORIOS AFECTIVOS DESTINADOS PARA LA CONSERVACION Y OTROS DE LA RED NACIONAL Y LOS RECURSOS ANUALES



Se observa que mientras el porcentaje destinado a la conservación aumenta, disminuye el afectado a la construcción de obras.- De seguir el ritmo actual de aumento de los gastos de conservación se podría que para el año 1964-ado de vencimiento de la ley-, data aborba la casi totalidad de los recursos, dejando un remanente muy reducido para la construcción de obras de la red nacional y de cooperación Federal.-

El problema es urgente con toda claridad, en el estudio titulado "Censuras estaduales para planes de Viabilidad" publicado por H. S. Farbank en febrero de 1957 en el Boletín Vial Panamericano, cuyos conceptos reproducen la publicación N.º 6 del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires.-

"Nuestro pueblo -Estados Unidos- tiene una propensión demencial a creer que el dinero que ahora paga con destino a la Viabilidad es para construir carreteras nuevas.- Muy generalmente se cree que algún día dichos todas las carreteras necesarias habrán sido construidas, y que entonces experimentaremos un alivio de tributos.- De esa creencia y de esas ilusiones han nacido la tendencia ocasional de un aumento vial, y las frecuentes propuestas de nuevos rendimientos a la inversión de fondos viales en otras cosas.-

"La verdad irrefutable con la cual se le debe familiarizar es la de que el costo de un sistema vial es uno perpetuo! y que el límite de la nueva construcción se alcanzará, no cuando hayamos construido tantas millas como estamos dispuestos a pagar, sino cuando hayamos construido tantas como estamos dispuestos a conservar indefinidamente".-

Agrega la citada publicación que las palabras de H. S. Farbank son inobjetables si, en el concepto de conservación expresado por el nombre, se incluye, también, a la renovación y restauración de las obras ya construidas.-

3 - Inversiones realizadas y estado de la conservación de la red nacional.- Las inversiones en obras de conservación fueron reducidas en los primeros años de la existencia de la Dirección Nacional de Viabilidad.- Hasta el año 1963 estuvo un ritmo de crecimiento lento, consecuencia principalmente de

la estabilidad de los precios y salarios. A partir de 1944 se inicia un ascenso rapidísimo que en 1946 llega casi a duplicar las inversiones de 1943, para alcanzar una cifra máxima en 1947. El crédito asignado en el presupuesto para 1948 para conservación es superior en aproximadamente a los 10,0 millones al correspondiente a la red nacional, superándolo por primera vez desde la vigencia de la ley N° 11.658.

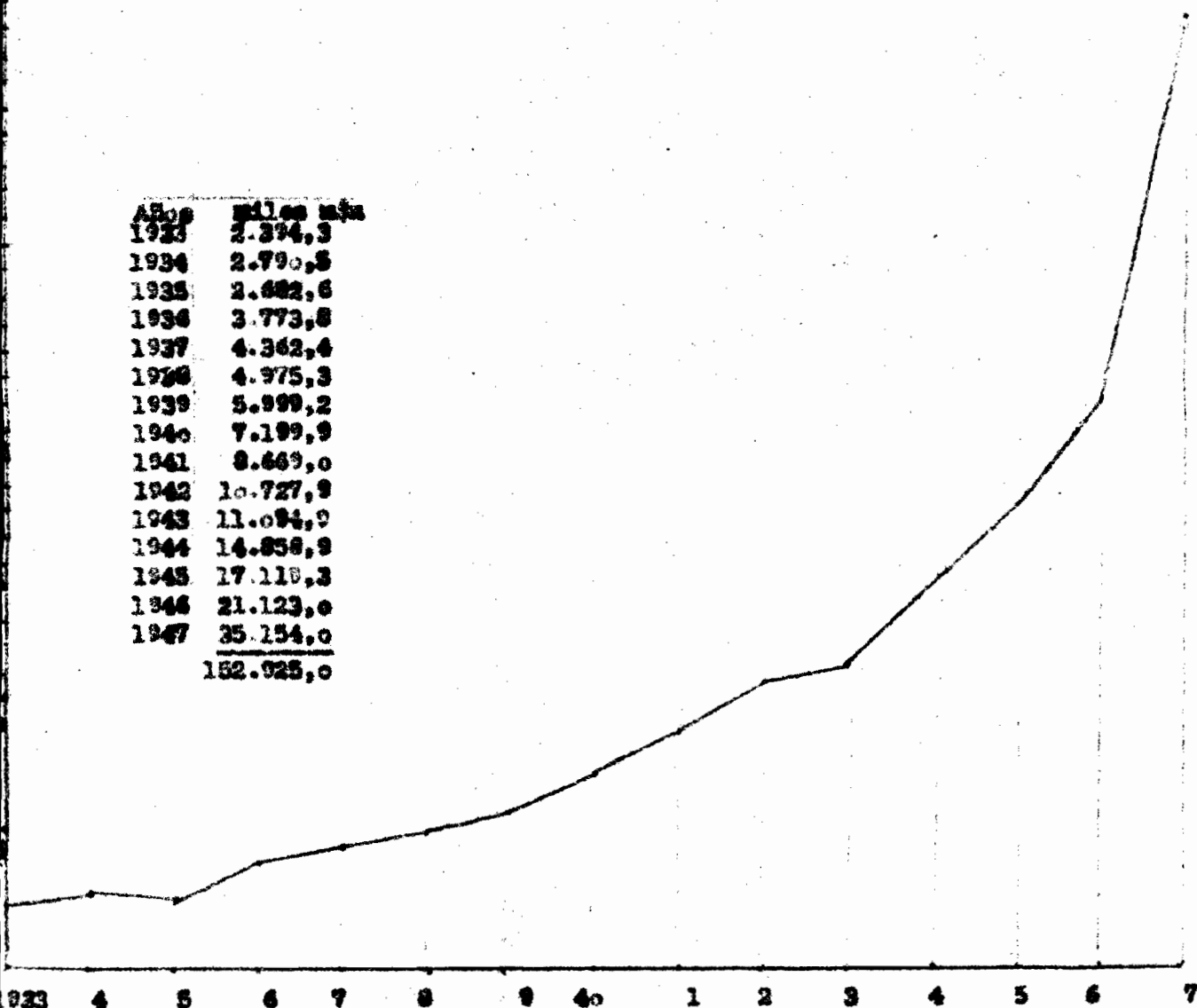
El aumento de los gastos de conservación obedece al crecimiento de la red y su paulatino envejecimiento, pero principalmente en los últimos años, a la aplicación de leyes sociales en beneficio del personal obrero y al mayor costo de los materiales y fletes.

A continuación se inserta el gráfico N° 41, en el que se representa la marcha anual de las inversiones, desde 1933 a 1947.

41 - INVERSIONES ANUALES EN OBRAS DE CONSERVACION DE LA RED NACIONAL, EN EL PERIODO 1933/1947

(en millones de m\$n)

Años	Miles m\$n
1933	2.394,3
1934	2.790,5
1935	2.682,6
1936	3.773,8
1937	4.362,4
1938	4.975,3
1939	5.999,2
1940	7.199,9
1941	8.669,0
1942	10.727,9
1943	11.084,0
1944	14.858,9
1945	17.116,3
1946	21.123,0
1947	35.254,0
	<u>152.025,0</u>



El monto total de los compromisos para conservación contraído desde la creación de la Dirección Nacional de Vialidad al cierre del ejercicio de 1947, ascendía a más 152,9 millones, cuya discriminación por provincias, territorios y otros conceptos es la siguiente.

42 - INVERSIONES EN OBRAS DE CONSERVACION DE LA
RED NACIONAL POR JURISDICCION TERRITORIAL.

DE EL PERIODO 1923/1947

<u>C O N C E P T O S</u>	<u>IMPORTE</u>
Buenos Aires.....	28.651.989,32
Santa Fe.....	12.461.006,75
Entre Ríos.....	8.594.760,99
Córdoba.....	10.762.349,87
La Rioja.....	3.043.467,07
Santiago del Estero.....	3.586.940,97
Mendoza.....	7.778.315,23
San Juan.....	5.648.780,99
San Luis.....	3.699.614,38
Corrientes.....	4.631.537,76
Fuquimán.....	3.808.765,94
Catamarca.....	5.189.919,44
Salta.....	7.507.821,70
Jujuy.....	3.340.352,83
Misiones.....	4.327.548,33
Chaco.....	4.687.610,87
Formosa.....	2.338.134,81
Los Andes.....	865.055,68
La Pampa.....	5.181.855,77
Río Negro.....	4.953.268,23
Neuquén.....	4.707.863,56
Chubut.....	3.912.035,83
Santa Cruz.....	4.259.305,58
Tierra del Fuego.....	825.354,32
Jornales personal obrero e imprevistos.....	7.708.439,56
Total.....	152.925.038,87

Paralelamente a la mayor inversión en obras de la red nacional en las Provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Mendoza, los mayores compromisos se registran en esos estados, que han insunido un 41,0% del total.-

Para exponer el estado de conservación de los 616 mil kilómetros que constituye la red troncal, se ha preparado un cuadro en base a las cifras expuestas en el n° 37, que indica los tipos de caminos existentes y de ellos los conservados y sin conservación.-

EXCLUIDAS ZONAS URBANAS-

LONGITUD DE LA RED POR TIPO DE CALZADA (KMS.)

Jurisdicción	LONGITUD DE LA RED POR TIPO DE CALZADA (KMS.)				TOTALS			TOTAL GENERAL
	Pavimento superior	Pavim. tipo económico	Calzadas no pavimentadas	Calzadas naturales	Incluidas	Conserv.	s/conserv.	
Buenos Aires.....	1.178,0	1.672,5	--	2.837,2	--	19,4	5.687,6	5.707,0
Santa Fe.....	563,9	447,3	--	1.786,1	237,2	17,5	3.034,5	3.052,0
Entre Ríos.....	25,4	16,5	--	1.755,6	--	304,2	1.913,1	2.217,3
Córdoba.....	14,0	1.124,0	--	800,0	83,0	--	2.387,0	2.387,0
La Rioja.....	--	30,0	655,0	299,0	445,0	--	1.430,0	1.507,9
Sacramento.....	6,8	204,4	168,4	926,6	389,0	--	1.699,2	1.899,2
Rosario.....	175,0	367,0	170,0	669,0	164,0	58,0	1.545,0	1.663,0
San Juan.....	23,0	--	610,4	50,0	--	--	683,4	683,4
San Luis.....	6,0	205,5	313,0	460,4	--	--	984,9	984,9
Corrientes.....	--	--	--	1.512,9	222,5	144,5	1.735,4	1.979,8
Trenquehuén.....	0,98	77,8	275,6	92,4	--	--	446,78	446,78
Catamarca.....	7,0	--	1.053,0	490,0	48,0	542,0	1.598,0	2.312,0
SALTA.....	--	77,0	712,8	752,0	776,0	618,0	2.317,8	2.935,8
Jujuy.....	2,6	74,0	280,1	133,2	635,7	95,0	1.125,6	1.220,6
Misiones.....	--	--	126,5	709,5	590,3	584,0	1.425,3	2.009,3
Chaco.....	--	--	--	2.043,5	--	140,0	2.043,5	2.455,5
Formosa.....	--	--	--	660,0	90,0	864,0	750,0	1.861,0
La Pampa.....	--	42,0	11,0	2.835,0	505,0	--	3.463,0	3.463,0
Río Negro.....	--	29,0	537,6	1.795,0	2.678,9	395,0	5.040,9	5.435,9
Neuquén.....	--	--	346,0	987,7	1.722,5	344,3	3.056,2	3.400,5
Chubut.....	--	--	558,25	3.132,35	1.216,7	2.263,7	4.907,3	7.291,0
Santa Cruz.....	--	--	--	3.826,2	418,8	1.895,9	4.245,0	6.275,9
T. del Fuero.....	--	--	--	215,5	476,8	107,3	692,3	799,6
TOTAL	2.002,68	4.367,0	6.297,29	28.824,6	10.702,4	8.512,8	92.192,8	61.603,68

CAPITULO - XVI

COPARTICIPACION FEDERAL

1 - Concepto.- Se denomina coparticipación Federal a la financiación por parte de la Nación, de obras de viabilidad realizadas por la Provincias en sus respectivos territorios, de acuerdo a las condiciones que establece la ley y que suel presentarse en capital o Indígena.-

La Ley Nº 11.688, Texto 1935, denominada a este sistema, ayuda Federal.- La modificación introducida en 1939, cambió su nombre por el de coparticipación Federal.- Se consideró a la última denominación más de acuerdo con el origen y destino de las sumas que por ese concepto corren-perten a las provincias.-

Con la creación del sistema de coparticipación Federal se ha perseguido interesar a las provincias en los problemas viales dotándose de fondos cuya utilización supedita a la inserción de un monto equivalente de recursos propios, y coordinando la acción provincial en un todo armónica con la nacional, a efectos de lograr los mejores beneficios de la viabilidad.-

El artículo 84 dispone que la Administración General de Viabilidad Nacional entregará del Fondo nacional de Viabilidad, una participación a las provincias para la construcción de caminos, y para la conservación de los mismos, conforme a las condiciones estipuladas en el Capítulo V de la Ley Nº 11.688 (T.O. 1939).-

Los caminos a construir con fondos de la coparticipación Federal, constituyen un complemento indispensable del sistema principal de caminos formado por la red nacional.- Las obras de este rol, aun cuando estuvieran todas definitivamente terminadas, verían extraordinariamente disminuida su utilidad al ensordecerse del complemento de la red provincial, que la vinculara con los puntos de producción y centros poblados de cada Estado.-

La bondad del sistema de coparticipación Federal fue debida en el Tercer Congreso Argentino de Viabilidad, afirmandose que redundaba en

perjudice de provincias con escasos recursos, que crea las que más necesitaban de la solidaridad del Gobierno Central; algunas provincias como Coahuila, también con la autonomía denominada ayuda federal menos fondos que antes de dictarse la ley de vitalidad.-

La Resolución oficial del Congreso declaró sin embargo, necesaria la substanciación del régimen de Ayuda Federal establecido, e indispensable una legislación de fomento vital a las provincias de recursos reducidos, mediante la creación de fondos especiales.-

2 - ~~Leyes-convenios provinciales~~ Toda provincia que desee recogerse a los beneficios de la coparticipación federal, debe hacerlo por ley provincial, que sirva de convenio entre la Provincia y la Nación.-

Corresponde al Organismo Nacional realizar las gestiones y colaborar los convenios necesarios para obtener el cumplimiento de las provincias mediante la sanción de leyes que contengan las siguientes disposiciones:

"a) Creación de un organismo encargado de la administración de todo lo referente a la vitalidad provincial en general y en particular a la aplicación de las disposiciones de las leyes-convenios sobre vitalidad y administración de los fondos que se creen".-

Persegue la ley la institución en cada Estado, de una Secretaría o de un departamento, con la autoridad necesaria para reconocerla como administradora del fondo provincial de vitalidad, y con facultades para realizar la obra económica local y mantener relaciones con la Administración General de Vitalidad Nacional.-

"b) Creación de un fondo provincial de vitalidad con recursos propios".-

Esta regulación es de capital importancia y procura la contabilidad financiera de las provincias conjuntamente con la de la Nación, para la construcción de la red complementaria de la troncal.- El decreto reglamentario dispone la especial afectación a la obra vital de los recursos del fondo provincial, entre los cuales, conforme lo regulere la ley, se han de contar los siguientes:

" 1º.- Producto de los impuestos provinciales creados o que se crearen a los combustibles, debiendo establecerse que se comprometen a:

"I) No aumentar el impuesto provincial de dos centavos a la nafta.-

"II) No gravar el gas-oil y diesel-oil para automotores que utilicen el camino, con un impuesto mayor de dos centavos;

"III) Rebajar los impuestos sobre el gas-oil y diesel-oil al límite del apartado anterior, en casos de ser superiores al impuesto nacional;

"IV) No gravar a los lubricantes con impuesto alguno.- Este compromiso alcanza también a las municipalidades".-

La ley reglamenta el límite máximo de los impuestos internos a los combustibles utilizados por vehículos que usen la vía pública para lograr la uniformidad impositiva en todo el país, dado que tales impuestos pueden ser establecidos indistintamente por la Nación o las Provincias.-

Las disposiciones de los apartados II y III exteriorizan un criterio similar al que informó las normas primitivas del artículo 12 (T.O. 1939) de la ley.- Ambas normas creaban un impuesto a la nafta y todo otro combustible utilizado por automotores que usen el camino de 6 y 2 centavos por litro, en el orden nacional y provincial, respectivamente.-

La modificación del artículo 12 que suprime el impuesto de 6 centavos a los otros combustibles para crear uno nuevo de 0,15 centavos a todo combustible derivado del petróleo cualquiera sea su destino, manteniendo el impuesto provincial, quita uniformidad al sistema de formación de los fondos de vialidad, estableciendo con distintos criterios los gravámenes nacional y provinciales a otros combustibles que no sean nafta.-

"2) El producto de la contribución de mejoras sobre la propiedad territorial beneficiada por la construcción de caminos afirmados nacionales y de coparticipación federal".-

La contribución de mejoras como fuente de recursos provinciales tiene gran importancia, por cuanto procura que los propietarios de inmuebles restituyan al fisco parte del mayor valor adquirido exclusivamente por la acción gubernativa.-

se ha dejado librado al arbitrio de cada provincia la fijación del monto de dicho tributo, por estimar el Congreso de la Nación, que se trata de un gravamen provincial sobre el cual no corresponde que se dicten normas.--

Para ser aceptado por la Administración General de Viabilidad Nacional, requiere la norma reglamentaria que el gravamen sea establecido sobre principios adecuados para asegurar su efectividad; con la doble finalidad del mayor valor recibido por la tierra y de una parte equitativa del costo del ensaie, además de las necesarias para que la contribución sea justa y no resulte confiscatoria.--

"3) El producto de los impuestos creados o a crearse con destino a caminos u obras de viabilidad en general.--

Este tercer inciso juntamente con los dos anteriores citados integra el fondo provincial cuya creación se exige en el punto b), como condición para el acogimiento de las provincias al sistema de Coparticipación Federal.--

El artículo 25 de la Ley Nº 11.658 (T.O. 1939) requiere además que las leyes provinciales contengan las siguientes disposiciones: a) Estableciendo las garantías legales necesarias para que el libre tránsito a través de las jurisdicciones locales incluidas en los tratados de los caminos nacionales y provinciales no sufran obstrucciones, legales o de hecho".--

Dispone la reglamentación que deberá prohibirse expresamente toda práctica, norma o gravamen local que suponga una trabaja y especialización, de las gabelas, tasas o derechos locales que afecten el tránsito bajo los nombres de derechos de tránsito, de pías, de peaje, alises, etc.; así como también cualquier instalación, obra o servicio que sean extraños al tránsito mismo o que de algún modo lo obstaculicen.--

Estas normas reproducen principios fundamentales expuestos en los artículos 9, 10 y 11 de la Constitución Nacional.--

Las bases para hacer efectiva la coparticipación federal, dictada por la Administración General de Viabilidad Nacional incorporan en el artículo referente al libre tránsito disposiciones relativas a la adaptación

de un reglamento uniforme para exámenes nacionales y provinciales, que comprenda normas de admisión, aprovechamientos, uso, policía, y sistema de becas y numeración de rúbricas, de acuerdo con lo establecido en los artículos 38 y 40 de la Ley 11.638 (T.O. 1939).-

d) Las provincias deberán imponer una contribución de mejoras sobre las propiedades territoriales beneficiadas por la construcción de caminos nacionales, debiendo figurar esta en la ley-convenio.-

El inciso b), aparte de incluir a la contribución de mejoras entre los recursos del fondo de vitalidad provincial.- El presente inciso de carácter obligatorio a la contribución, de modo que no sólo constituye una fuente de recursos, sino una disposición vinculante a impedir la inversión de ingentes sumas en la pavimentación o mejoramiento de caminos en zonas que no hayan alcanzado un desarrollo económico y un valor productivo que justifique el gasto.-

La contribución de mejoras como fuente de recursos provinciales tiene pues una doble función perfectamente definida.- Dada la importancia de este gravamen sería sin duda alguna conveniente conseguir se incorpore a la legislación de todas las provincias bases uniformes para la aplicación del impuesto y disposiciones semejantes que faciliten la aplicación y percepción del gravamen, arbitrando medios prácticos y sencillos para hacerlo efectivo.-

La ley de vitalidad establece el límite mínimo del 6% del mayor valor de las mejoras en los territorios nacionales.- En cambio, como forma de expresión más arriba, no fijó medida alguna para la aplicación del tributo en las provincias, por considerar que ello era exclusivamente del resorte de ellas.-

El Ingeniero Héctor Galsurri en su trabajo sobre contribución de mejoras presentado al Tercer Congreso Argentino de Vitalidad, considerando de la norma establecida para los Territorios Nacionales, como un principio de justicia y equidad indiscutibles, pero de poca aplicación práctica, propuso fijar un porcentaje del valor del camino como equivalente del mayor valor adquirido por la propiedad dentro de su zona de influencia.- Este

sistema ha sido adoptado por varias provincias.--

Por último dispone el artículo 25 de la ley que :

"Elas provincias que no cumplan con las presentes disposiciones serán consideradas como no habiéndose acogido a los beneficios de esta ley y no recibirán, por lo tanto, coparticipación Federal".--

Este inciso aclara puntos debidos en la Cámara de Diputados al tratarse en 1832, el proyecto de ley de viabilidad.-- Las provincias que no se acogían a la ley, recibirán el beneficio de la acción del gobierno Federal en lo relativo a la red troncal, vale decir, en la inversión del 40% de los Fondosprocurables.-- No participarán en cambio en el procentaje del 45% restante.--

Dictadas por las provincias leyes que reunían las condiciones dadas mencionadas, fueron declaradas acogidas por la Dirección Nacional de Viabilidad, poniéndose a disposición de las mismas, para ser utilizados en la forma prescrita por la ley, los recursos que en la distribución pertinente, les hubiesen correspondido en concepto de coparticipación Federal.-- Con la sanción de la ley 11.628, todas las provincias urgentemente dictaron leyes--convencios en la forma prescrita.--

Con las reformas introducidas por la ley N° 12.626 se hizo indispensable que los estados provinciales manifestaran si aceptaban las nuevas normas propuestas.--

Se estableció un plazo de dos años para que las provincias promulgaran sus nuevas leyes--convencios, considerando a aquellas que así lo hicieron acogidas con efecto retroactivo a la fecha de promulgación de la Ley N° 12.626.--

Vencido ese término, sólo se les asignaría las cuotas que les correspondían a partir de la fecha de la promulgación de la ley--convencio respectivas.--

Durante ese lapso se debía practicar el procentaje entre todas las provincias, acogidas o no.-- Al vencido el plazo no hubieron dictado la ley de referenda, sus cuotas serían el crédito para la red nacional de ese Estado.-- A partir de ese momento la distribución se habría de practicar exclusivamente entre las provincias acogidas.--

Para la fijación del plano de dos años, se presentó la necesidad de considerar la situación de las provincias intervenidas por el Gobierno Federal, que se hallaban sin legislaturas y sin que legalmente fuera posible que el interventor se pronunciara en nombre de aquellas.-

La Dirección Nacional de Vivienda consideró que el plano no debía contarse respecto a las provincias en el estado referido, y mientras su situación perdurara en ellas, por encontrarse imposibilitadas de pronunciar un acoglimento válido.-

En la memoria del año 1943 de la citada Secretaría, figura la incorporación a los créditos definitivos de las provincias de Buenos Aires, Tucumán, y Jujuy de sumas hasta entonces mantenidas como pendientes, por haberseles considerado acogidas a esas provincias con carácter definitivo.- Con ellas nuevamente la totalidad de los Estados Federales argentinos se incorporaron al régimen de la Ley Nacional de Vivienda.-

3 - Recursos que se destinan para la construcción Federal.- Nacional para su uso.- El sistema de coparticipación Federal está previsto en el aspecto financiero, por los artículos 27 y 29 de la Ley N° 11.658 (T.O. 1939), en mérito a cuyos dispositivos se fijan en los presupuestos anuales de la Administración General de Vivienda Nacional, los créditos para atender los gastos que demandan la ejecución de las obras sujetas a este régimen. En el Capítulo XIII fueron expuestas las normas en base a las cuales se practica la fijación de las sumas destinadas a la coparticipación Federal y la distribución de ella entre las provincias acogidas.-

Recomendamos que para este sector de obras se destine el 40% del Fondo Nacional de Vivienda -deducidos previamente los gastos de administración, fondo del artículo 13 y gastos de conservación- del que se excluye el aporte de la Ley N° 8.315 y el producto de contribución de mejoras de los territorios nacionales.-

La distribución de este monto proporcional Fundamental y prioritariamente de conceptos de créditos anuales:

- 1) Créditos "per capita";
- 2) Créditos variables, en proporción a tres coeficientes determinados en el inciso b) del artículo 27.-

Los primeros reparten el 5% de las sumas que ingresan anualmente al Fondo Nacional de Viabilidad --con las deducciones y excepciones ya enunciadas-- en partes iguales a cada una de las provincias, y las segundas dividen el 36% restante en tres partes iguales, y prorratan cada una de ellas en proporción a la población, como se de refiere y presuponio en el efectivo para la construcción de caminos de cada provincia.--

Por lo tanto derecho reconocido a favor de las provincias fundadas con tres limitaciones impuestas por el artículo 29, a saber:

1º.- No puede exceder la coparticipación Federal del 60% del total invertido en obras de caminos.--

2º.- No sobrepasará la suma que le correspondía a cada provincia de acuerdo con el presupuesto que establezca el inciso b) del artículo 27.--

3º.- La contribución Federal no será mayor de \$45.000 por kilómetro de camino.--

A su vez, estos créditos de coparticipación Federal tienen sustitución en el tiempo, conforme lo establece el artículo 36.--

En efecto, el derecho a las sumas correspondientes, caduca a los tres años, contados a partir de la fecha en que la Administración General de Viabilidad Nacional comunicó a cada provincia la suma disponible para ese objeto.--

Examinando en detalle las normas señaladas.-- En algunas de ellas se ha de llegar a interpretaciones diversas a la establecida por la reglamentación de la Ley.--

Se expresó más arriba que el 6% del fondo prorratable se divide por partes iguales entre todas las provincias.-- Esta disposición está contenida en el inciso a) del artículo 27 que también expresa: "La suma que se obtenga en este concepto ingresará en el fondo provincial para caminos y quedará excluido del inciso b)", a los efectos del presupuesto".--

La redacción de este inciso y otros artículos de la Ley, plantea el problema de determinar si se debe entregar el dinero en efectivo a cada provincia, o el Organismo Nacional administra los fondos entregándolos

en forma de obra que ella pague directamente a los contratistas.-

La limitación del artículo 29, respecto en el punto 2, define sin embargo el monto de la coparticipación Federal sujeta a los procedimientos que la ley estatuye para percibirla, ni establece que no sobre-pasará la suma que le corresponde a cada provincia de acuerdo con el precepto que establece el inciso b) del artículo 25 (art. 27 texto ordenado) y 31 la coparticipación no puede exceder del 25% del fondo nacional de viabilidad proyectable y el inciso a) expresa que el 5% restante ingresará al fondo provincial para caminos, se concluye que la entrega de fondos debe hacerse en dinero efectivo y su administración corresponde a los organismos provinciales.-

Esta tesis se apoya además en otros artículos de la Ley.- El artículo 33 (Texto ordenado) dispone que los pagos de las sumas establecidas en el inciso b), se harán contra la presentación de certificaciones de obras terminadas, no extendiendo este concepto a los fondos provenientes del inciso a).- Los artículos 31 inciso c) y 34 también contienen normas de procedimiento válidamente para los recursos del inciso b).-

No obstante que se podría argumentar en contra de esta conclusión, que el artículo 26 al disponer que las provincias deberán crear un fondo provincial de viabilidad, no incluye entre los recursos que lo integran el proveniente del inciso a) del artículo 27, sin duda alguna las normas citadas más arriba precisan la más ajustada interpretación de la Ley.-

Ella ayudaría a las provincias de menores recursos, por cuanto los contarían en algunos casos con sumas mayores que las provenientes del inciso b).- Además permitiría que el límite del 5% establecido por el artículo 29 se formara con las obras ejecutadas con recursos provinciales más los provenientes del inciso a).- Con ello se beneficiarían también las provincias con más reducidos fondos.-

Vemos ahora la interpretación dada por el decreto reglamentario.- El artículo 31 dispone que las provincias acogidas a los beneficios de la coparticipación Federal podrán hacer uso de los créditos establecidos en el inciso a) del artículo 27 de la Ley, cualquiera sean las sumas que

hubieren invertido las mismas, provenientes de los fondos del Tesoro Provincial en obras de caminos del año inmediato anterior.- Dichas obras se ejecutarán mediante licitación pública y previo los requisitos del artículo 31 inciso a) y b) de la Ley.-

Vale decir que conforme al decreto de reglamentación, han de invertirse los créditos del inciso a) en obras provinciales a financiar por Viabilidad Nacional.- Tal ha sido la aplicación dada hasta la fecha a estas normas, por la Administración General de Viabilidad Nacional.-

Se indicó entre las limitaciones para el uso de los fondos de la coparticipación, que ésta no puede exceder del 50% del total invertido en obras de caminos.- La reglamentación dispone que el monto de la coparticipación Federal fijado por el artículo 27, inciso b) de la Ley no excederá el importe de las sumas invertidas efectivamente por el Tesoro Provincial en obras camineras en el año calendario inmediato anterior, computándose a tal efecto las inversiones en obras de construcción, conservación y mejoramiento de caminos, obras de arte, maquinarias, equipos, etc., quedando excluido de este cómputo los gastos administrativos y servicios financieros.-

Esta norma que tiene por fin que las provincias activen la ejecución de obras para recibir la totalidad de la coparticipación Federal, significa un inconveniente para las provincias con recomendaciones reducidas por cuanto al no incrementar su labor por falta de recursos provinciales, tampoco reciben la totalidad de su parte en las nacionales.-

El límite de \$m 45.000 por kilómetro de camino a construir se aplica a cada obra, y no al promedio de las obras realizadas.- Pese a esta disposición impedir que las provincias hagan obras costosas con fondos de coparticipación Federal, a expensas de las necesidades del resto de su territorio.-

La Ley primitiva lo fijaba en \$m 30.000.- El mayor precio de los materiales y la inestabilidad de algunos gobiernos de Provincias, determinaron una elevación a la suma antedicha.- Durante el Gobierno de la Revolución se dictó el decreto N° 4250 el 27 de febrero de 1945 elevando a

món 60.000 el límite máximo a invertir por kilómetro de camino durante el año 1945.- Ese monto fue prorrogado por un año más por el decreto N° 6936 del 27 de febrero de 1946.- Venido el plazo el 31 de diciembre de 1946, para el año 1947 y siguiente rige el límite de món 45.000 establecido en la ley.-

Cabe hacer referencia, por último, a la limitación en el tiempo de la disponibilidad de los recursos de la coparticipación federal.-

La ley n° 12.626 introdujo respecto a la ley N° 11.658 dos modificaciones de importancia, a saber: amplió de dos a tres años el plazo para utilizar los fondos que los correspondiere a cada provincia y dispuso a igual que la anterior que si así no lo hicieron pasarán nuevamente al fondo general de Viabilidad, agregando "para ser aplicados éstos a la red nacional dentro de la misma provincia".-

O sea que hasta el año 1939 los créditos ceducados se redistribuían entre todas las provincias y territorios del sector de red nacional y de coparticipación federal, mientras que a partir de 1940, acceden el crédito para obras de la red troncal de la provincia respectiva.-

Quiere la ley, que los fondos destinados a obras de coparticipación federal, sean utilizados por las provincias en el plazo estipulado, evitando que esos créditos se van indefinidamente imprevistos, llenando las arcaas de la Administración General de Viabilidad Nacional, mientras las verdaderas necesidades de la obra vital, pueden reclamarse imperiosamente.-

La distribución definitiva de coparticipación federal debe ser puesta en conocimiento de los organismos provinciales de viabilidad antes de su aprobación por el Consejo y aquellas deberán manifestar su conformidad u oponer sus reparos dentro del término de treinta días de hecha la comunicación, vencido cuyo plazo se les tendrá por conforme y el Consejo de Administración prenumerará su aprobación definitiva.-

El plazo legal comienza a partir de la fecha de haberse hecho la formal comunicación de la aprobación definitiva.-

La ley ordena la caducidad de los recursos no utilizados o emplesados.-El decreto reglamentario aclara que se entiende por tales, al saldo de los créditos que no hayan sido afectados por proyectos aprobados por

la Administración General de Viabilidad Nacional.-

Significa ello que aunque las provincias hubieran percibido el término de los tres años, sólo parcialmente los recursos asignados, éstos no han de caducar si el organismo vital ha aprobado proyectos de obras por un monto equivalente al crédito de ese año.-

La norma del decreto inspirada positivamente en necesidades de orden práctico amplía considerablemente a la de la Ley.- La aprobación del proyecto por el organismo nacional no significa la realización de obras.-

De haberse tomado como punto de referencia la adjudicación del proyecto aprobado, la situación se aproximaría más a la letra de la Ley, por cuanto existe para la provincia el compromiso del pago a medida que la obra se realice.-

La interpretación que se ajusta a lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley, se la de considerar como créditos no utilizados, el saldo existente entre dichos créditos y las sumas realmente invertidas por las provincias contabilizadas por el Organismo Nacional, aun cuando se encontraran pendientes de pago.- Por sumas realmente invertidas deben entenderse las consignadas en certificados emitidos por construcción de obras, según de materiales, transportes, conservación, etc., registradas en la contabilidad de provisión.- El hecho de hallarse pagos comprometidos de esa naturaleza no significaría la existencia del derecho de la provincia, por cuanto se trata de gastos ya realizados y de carácter definitivo.-

En la práctica, conforme se deduce del análisis de las memorias y estados financieros de la Administración General de Viabilidad Nacional, la norma del artículo 36 ha sido desvirtuada por el atraso con que se efectúan las distribuciones definitivas de créditos, ya que la última realizada la fija para el año 1963.- Si en 1968 se aprobara la distribución definitiva del año 1944 el término habría de vencer en 1961, extendiéndose entonces el plazo real a 7 años, por cuanto las provincias contaron con los créditos provisionales cuyo monto se aproximadamente similar al resultante del presupuesto definitivo.-

La razón de la demora estriba en el atraso de los organismos

provinciales en comunicar el monto invertido en cada año, a efectos de realizar el prorrateo que exige la ley.- Sería sin duda alguna conveniente, para evitar este proceso dilatorio, se incluyera en la ley la obligación de las provincias de comunicar a una fecha dada las inversiones del año anterior, so pena de considerar nula esta a efectos de la distribución, si así no lo hicieran.-

Podría así darse nuevamente aplicación práctica a las normas de artículo 36.-

En continuación se detallan las sumas deducidas del crédito asignado de Coparticipación Federal en concepto de créditos máximos y caducados en el período 1933/47.-

44 - CREDITOS MAXIMOS Y CADUCADOS DE COPARTICIPACION FEDERAL

<u>PROVINCIA</u>	<u>IMPORTES</u>
Buenos Aires.....	353.655,24
Santa Fe.....	1.721.238,52
Entre Ríos.....	104.021,15
Córdoba.....	42.107,17
La Rioja.....	24.508,41
Santiago del Estero.....	2.160.946,47
Mendoza.....	7.736,97
San Juan.....	- - -
San Luis.....	273.443,83
Corrientes.....	1.597.493,38
Tucumán.....	254.345,53
Catamarca.....	493.891,00
Salta.....	106.262,67
Sujuy.....	27.061,56
Total.....	<u>7.166.751,90</u>

Al margen de los recursos que podríamos denominar ordinarios del sistema de coparticipación federal, existen los provenientes del fondo móvil creado por el artículo 13 de la ley 11.658 (T.O.) destinado a acrecentar la cuota de coparticipación de las provincias.-

La utilización está supeditada, conforme se expresó en el capítulo XIII, al agotamiento de los provenientes del artículo 27, y limitada

por la suma asignada anualmente a cada provincia y la transferida de años anteriores.- Se refleja en los balances de la Administración de Vialidad, como créditos pendientes de coparticipación federal, siendo los saldos disponibles al cierre del ejercicio 1947, los siguientes:

45 - CRÉDITOS PENDIENTES DE
COPARTICIP. FEDERAL. -

<u>PROVINCIAS</u>	<u>IMPORTES</u>
Buenos Aires.....	936.741,62
Santa Fe.....	936.741,61
Entre Ríos.....	936.741,61
Córdoba.....	936.741,60
La Rioja.....	936.741,60
Santiago del Estero.....	936.741,60
Mendoza.....	936.741,60
San Juan.....	687.172,36
San Luis.....	539.666,83
Corrientes.....	936.741,60
Rosario.....	936.741,60
Catamarca.....	936.741,60
Salta.....	936.522,34
Jujuy.....	936.741,60
Total.....	13.367.519,17

Se observa que hasta la fecha sólo las provincias de San Juan y Salta han hecho uso del refuerzo de crédito con recursos del fondo móvil.-

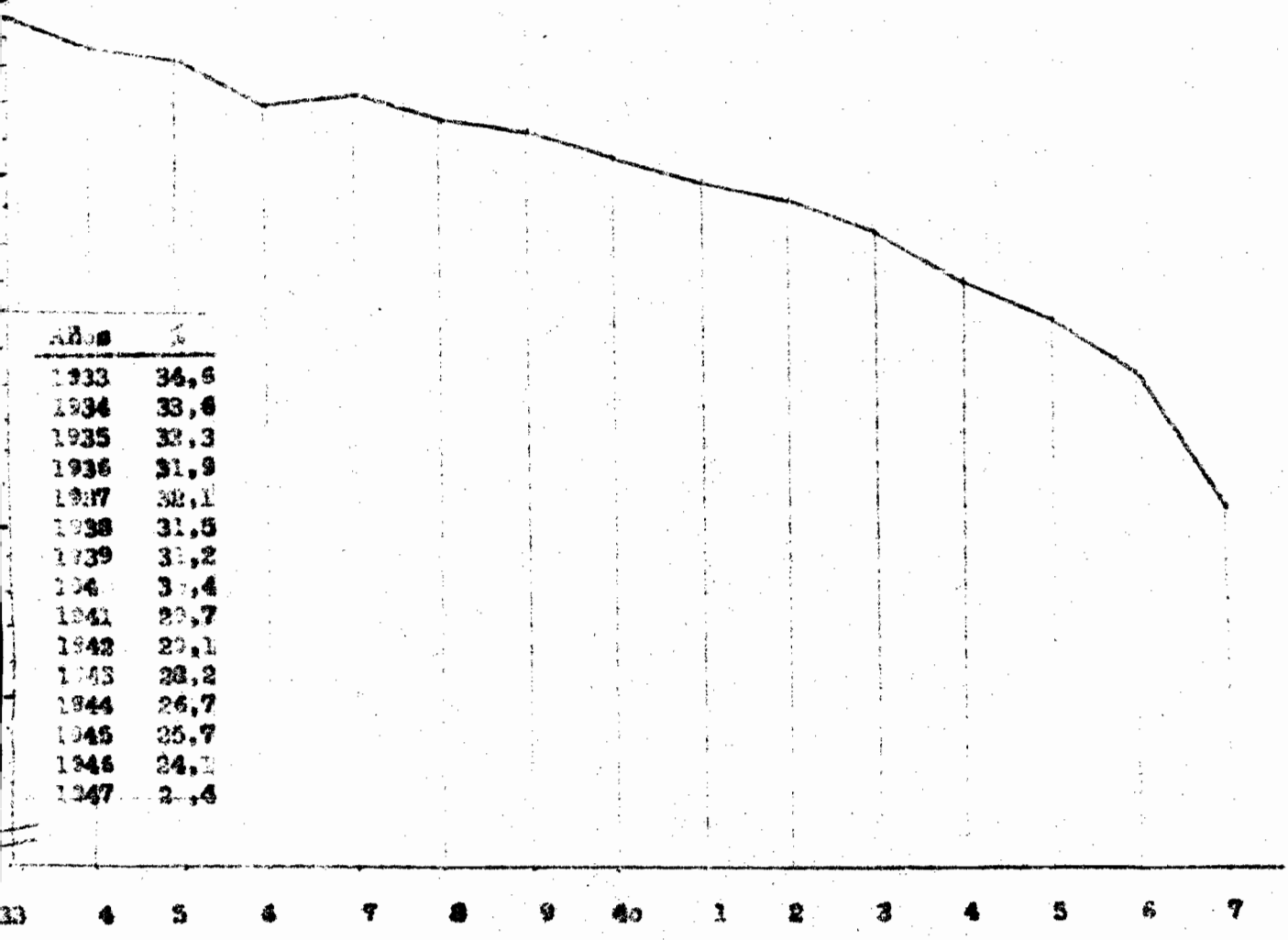
Es del caso recordar que el saldo del fondo móvil (créditos pendientes) es redistribuido cada cinco años por partes iguales entre todas las provincias.-

En consecuencia, aquellas que han hecho uso del refuerzo de crédito se benefician a expensas de las que no lo hicieron.-

En los capitales relativos a la red nacional y conservación se destacó que, mientras que la segunda aumenta anualmente el monto de su crédito y el porcentaje de relación entre éstos y el total de recursos percibidos, la primera opera un proceso inverso.-

Proveniendo los recursos para coparticipación federal del mismo fondo del que se destinan recursos para la red nacional, el fenómeno lógicamente se repite.- La coparticipación federal mantiene aproximadamente estacionarios sus créditos anuales, pero la proporción que de los valores que a ella se afectan es cada vez menor, según puede observarse en el gráfico que sigue:

46 - RELACION ENTRE LOS CRÉDITOS DE LA COPARTICIPACIÓN FEDERAL Y LOS RECURSOS PERCIBIDOS POR LAS PROVINCIAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
PERIODO 1933-1947



El ritmo descendente de la curva demuestra que las provincias no participan del aumento del producido de los recursos.

100

Artículo 1.º - Prescripciones para hacer efectiva la coparticipación Federal. - Establece la Ley como primer requisito la presentación al Organismo Nacional por las provincias acogidas de un plan con los tramos de los caminos provinciales, complementarias de la red nacional que han de recibir coparticipación Federal, el cual podrá formular las observaciones correspondientes, no pudiendo efectuarse obra alguna con coparticipación en caminos cuyo tramo dada características no hayan sido aprobados por la Administración General de Viabilidad Nacional.

Está red sólo deberá merecer la unión entre ciudades, pueblos o regiones, puesto que sus tramos definitivos se resolverán al estudiar individualmente cada obra. - Será proyectada calculando los recursos que se destinarán para construcción a cada provincia, durante la vigencia de los presupuestos establecidos en el artículo 12 de la Ley N.º 11.658 (T.O. 1938). - Este plan es de carácter anual al de más 500 millones de la red nacional.

Más preciso es el plan que las provincias acogidas han de presentar, de obras a desarrollar durante plazos de 5 años y cuyo monto total probable no deberá exceder del 50% de los créditos presupuestarios presentados. Los estados planes podrán ser modificados durante el transcurso de su ejecución a propuestas de las respectivas provincias y con previa aprobación de la Administración General de Viabilidad Nacional.

Anualmente especificarán los Estados Federales, la situación y kilometraje del o los caminos cuya construcción se propone realizar durante el año. - En los planes anuales deben incluir obras de los planes generales aprobados, y para su confección sólo se requiere además de las especificaciones expresadas, la nómina de la nómina de las obras y una estimación del costo de cada una, ya que los detalles de ellas deberán ser establecidos al presentar el proyecto individual de cada una.

A efecto de determinar el monto del plan anual la Repartición Nacional proporcionará a las provincias, en el mes de agosto de cada año, una estimación de los recursos de coparticipación Federal para el año siguiente, debiendo éstas comunicar el plan antes del 15 de octubre de cada año.

Cumplidos los requisitos enunciados las provincias podrán hacer del crédito establecido en el inciso a) del artículo 27, conforme lo dispone el decreto reglamentario.--

Para la utilización de las sumas establecidas en el inciso b) artículo mencionado deberá la provincia especificar en qué casos o personas de cuantos se efectuarán las obras que se proyectan y la naturaleza de las mismas, que, a igual que los otros requisitos exigidos, deben ser aprobados por la Administración General de Viabilidad Nacional, la que podrá hacer observaciones que considere convenientes.--

Todas las normas expuestas requieren datos de carácter global.-- La construcción de cada obra las provincias han de remitir el proyecto de las mismas a la Administración de Viabilidad para su aprobación, e informar el resultado de la elección inmediatamente de producido, debiendo prevenir el citado organismo en la aprobación de las condiciones que ella ha establecido.--

El pago de las sumas fijadas en el inciso b) del artículo 27, se dirigirá directamente al contratista contra la presentación de certificados de conformidad previa conformidad del ingeniero representante de Viabilidad Nacional en cada provincia.--

El importe deducido de los certificados parciales en concepto de garantía es retenido por el organismo Nacional, para ser devueltos al aprobarse el certificado de recepción definitiva de la obra, emitido por la Dirección Provincial de Viabilidad.--

Se excepta en estas obras una partida para los gastos provinciales de proyectos y fiscalización, que se abona a las provincias en la oportuna del pago de cada certificado parcial, equivalente al 2% del importe bruto mismo, con imputación al crédito de cada una de ellas.--

Respecto a la forma de efectuar la entrega de los fondos previstos del inciso a) del artículo 27, ni la ley ni su decreto reglamentario determinan expresamente como en el caso del inciso b).-- No aceptando la responsabilidad la tesis de la entrega de estos recursos directamente a las Direcciones Provinciales, se sigue aunque la ley no lo exige-- Igual procedimiento para los fijados en el inciso b) de ese artículo.--

El artículo 33 de la ley (T.O.) determina, por último, el decreto

o la Administración General de Vialidad Nacional de inspeccionar y fiscalizar en cualquier momento todos los trabajos efectuados con coparticipación federal.-

Las Direcciones Provinciales son responsables de la marcha de sus obras.- A ellas corresponde la aplicación de multas y sanciones a los contratistas y la dispensa de las mismas.- Vialidad Nacional se limitará a abonar los certificados por obra realizada deducidos los multos que correspondan.- En los casos que considere que la morosidad de la ejecución de la obra modifica las bases en que se planeó el contrato, o determine la pérdida de la oportunidad y conveniencia de la obra, la Administración General de Vialidad Nacional podrá exigir la aplicación de sanciones o disponer la suspensión de la coparticipación federal.-

- Régimen de ejecución de las obras.- Al enumerar en el capítulo VI, las atribuciones y deberes de la Administración General de Vialidad Nacional, se especificó indirectamente el régimen de realización de las obras de la red nacional, al enunciarse que a ésta corresponde celebrar contratos para la ejecución de obras con licitación pública con arreglo a las normas posteriores de las leyes de Régimen financiero y de Obras Públicas.-

Para las obras de coparticipación federal también se exige el requisito de la licitación pública.- Respecto al procedimiento en la parte pertinente a la Repartición Nacional, disponen las bases para hacer efectiva la coparticipación, que ordenada una licitación y antes de efectuarse el llamamiento correspondiente, la Provincia respectiva lo hará saber a la Administración General de Vialidad Nacional remitiéndole sin cargo, copias de la memoria descriptiva, pliego generales y de detalle, cálculos métricos, precios unitarios, presupuestos, pliego de condiciones y especificaciones y formularios de contratos, debiendo ésta comunicar su decisión dentro de un término de quince días de recibido esos antecedentes.-

Adjudicada una obra, la Provincia remitirá el cuadro comparativo de las propuestas presentadas y copias del contrato.-

Estos contratos deben ser aprobados por la Administración Nacional, entendiéndose que ello no obliga a la misma sino a pagar los certificados

de obras hasta la concurrencia de los créditos que le correspondan y en la medida de los ingresos efectivos.-

De lo expuesto en este punto y en el anterior, se deduce la exigencia ineludible de la dotación pública para la ejecución de obras del sistema de coparticipación federal.-

Unico excepcion es la dispuesta en la parte final del artículo 13 de la Ley, al disponer que las provincias podrán convenir la construcción de los caminos por intermedio de la Administración General de Vialidad Nacional.- Este habrá de ajustarse en tal caso a las normas que regulan la ejecución de las obras de la red troncal.-

5 - Conservación de las obras.- El artículo 34 de la Ley 11.568 (T.O. 1939) establece respecto a este punto la obligación de las provincias de mantener en perfecto estado de conservación los caminos provinciales construídos con coparticipación federal, efectuando todas las reparaciones necesarias con sus fondos propios.-

La parte final de este artículo se encuentra contrariada por el artículo 34 de esa ley que autoriza a invertir hasta un límite del 10% de la cuota de coparticipación, para la conservación de los caminos de ese sistema.-

La contradicción entre ambos artículos tiene su origen en el pregado de la última norma expuesta, con la reforma de la ley en 1939, sin haberse modificado la redacción final del artículo 34.-

Hate agregado tuvo su origen en la necesidad de provincias de algunos recursos de aumentar los disponibles para conservación, puesto que en caso contrario habrían de disminuirse los provinciales para ejecución de obras, con riesgo de ser inferior el monto de éstas a la cuota de coparticipación federal que le correspondiera, produciéndose en tal caso la situación de la misma ley, a la diferencia entre ambos.-

El decreto reglamentario, estableció que de ese día por ciento, la provincia podrá utilizar hasta la tercera parte en adquisición de equipos técnicos (excluidos repuestos) para conservación de caminos.- Esta disposición amplia la norma de la ley, aunque sin duda interpreta el espíritu de

para al facilitar con la adquisición de tales equipos, la realización de los trabajos de conservación de caminos.-

Por aplicación del artículo 33 de la Ley (L.O.) la reglamentación exige que la conservación y adquisición de equipos se realicen por licitación pública, debiendo aprobar previamente la Administración General de Viabilidad Nacional los planes, proyectos y presupuestos respectivos.-

Hasta exigencia surge de la modificación incompleta de la Ley en 1939.- El artículo 33 (antes art. 30) no fue objeto de reforma y al establecer que "todas las obras de coparticipación Federal deberán ser efectuadas por licitación pública" se refería exclusivamente a la construcción de obras que orden las "únicas posibles con los fondos de la entonces denominada ayuda Federal.-

Al autorizar la conservación de caminos con parte de recursos de la coparticipación y no modificar el artículo 33 el regulativo se extendió también a estas inversiones.- Se aplica así a los Organismos provinciales una norma más restrictiva que al Organismo Nacional, por cuanto este puede efectuar la apertura, apertura y conservación de caminos y pavimentos por vía administrativa, por administración contratada o por licitación pública.-

La cuestión tiene importancia por cuanto en la memoria del año 1938 de la Dirección Nacional de Viabilidad se expone el fracaso del sistema de conservación por licitación pública planteado en un principio, señalando a la conservación por vía administrativa como el sistema más adecuado a esta clase de obras.-

Las provincias están obligadas a mantener en perfecto estado de conservación los caminos provinciales censurados con coparticipación Federal, efectuando todas las reparaciones que sean necesarias con sus fondos propios o con el 1% de la cuota de coparticipación Federal.-

En caso de no cumplirse esta disposición, establece la segunda parte del artículo 34, que la Administración General de Viabilidad Nacional, procederá a efectuar directamente las reparaciones necesarias, previa intervención parentera, cargando el costo de las mismas a la cuota que la

corresponda a cada provincia, según el inciso b) del artículo 27 (T.O.) y suspenderá la aprobación de nuevas obras en la misma hasta el reintegro total de esas sumas, las que serán de inmediato redistribuidas entre las demás provincias acogidas a la ley. -

Se puede afirmar que este artículo no ha sido aplicado hasta la fecha, por cuanto no surge del análisis de la composición de los créditos provinciales para coparticipación federal ajustes por reintegros y redistribución de recursos por el concepto expuesto en el artículo 34. -

Es de interés destacar que el artículo 34 no fue modificado por la Ley Nº 12.636. - Su redacción responde al sistema anteriormente vigente a la que no autorizaba gastos de conservación con recursos de la coparticipación federal. - La modificación introducida al artículo 34 origina la duda de si debe mantenerse la redacción actual o aplicar las sanciones cuando el gasto de conservación excede del 1/3 de la cuota asignada a cada provincia. -

Modificación de cuentas. - Las provincias están obligadas, a rendir anualmente cuentas: 1) del desarrollo total del plan de trabajo efectuado y 2) documentada, particularmente cada obra que se ejecute con fondos de coparticipación federal. -

El artículo 35 de la Ley 11.666 (T.O. 1939) que impone la plena responsabilidad es sumamente riguroso. - En caso de no cumplirse con sus disposiciones la Administración General de Viabilidad Nacional, prevé como sanción, deberá suspender la coparticipación federal a la provincia en mora, corriendo mientras tanto el plano para la cantidad del crédito en caso de no utilizarse en el término de tres años. -

La norma reglamentaria precisa el concepto de la rendición de cuentas, al disponer que las provincias presentaran al Organismo Nacional antes del 30 de junio, un resumen de las inversiones realizadas durante el año inmediato anterior en cada una de las obras ejecutadas con coparticipación federal. -

En el punto 3 de este capítulo se ha expresado que las provincias se benefician con la demora de la Administración General de Viabilidad

nacional en determinar los créditos definitivos de Coparticipación Federal, pidiendo que los últimos aprobados daten del año 1943.- Se señaló como causa del atraso de las provincias en comenzar las inversiones definitivas de este año a efectos de realizar la distribución prescripta por el artículo 27.- Considerada la rendición de cuentas en el concepto expresado

por la reglamentación, de lo expuesto se deducen dos conclusiones:

1.- Las provincias no cumplen con sus obligaciones en materia de rendición de cuentas.-

2.- La Administración General de Viabilidad Nacional no aplica las sanciones que la ley establece.-

La voluntad de la Repartición Nacional puede obedecer a la necesidad de evitar en lo posible situaciones que puedan provocar la ruptura del convenio entre la Nación y algunas provincias, situación ésta a todas luces inconveniente para el régimen de la ley nacional de Viabilidad.-

- Casos de créditos para obras de la Red Nacional. Desde la sanción de la Ley N° 12.626, las provincias acogidas a los beneficios de la Coparticipación Federal "pueden convenir con la Administración General de Viabilidad Nacional, la cesión total o parcial de las cuotas que les correspondan en la distribución anual de fondos de coparticipación federal para ejecutar obras de construcción y mejoramiento en las rutas nacionales dentro de su propia jurisdicción" (artículo 28 Texto ordenado 1939).-

Las cesiones se efectuarán mediante convenios que determinan los límites o secciones de caminos de la red troncal a los cuales se les aplicarán los créditos cedidos.- Deberán establecerse además, las obras a ejecutar y su monto con precisa referencia a planes aprobados. conforme lo exige el artículo 44 de la reglamentación de la ley.-

Estas nuevas disposiciones llenaron un vacío de la Ley 11.668.- En anterioridad a 1939, sólo podían invertirse los fondos destinados a la coparticipación federal con arreglo a la letra de la ley, en la ejecución de las obras de ese régimen.-

Se daba el caso de provincias cuyas necesidades primordiales se verían satisfechas mediante la construcción de obras definitivas en sus

caminos troncales, obras que, los recursos existentes y los calculados no permitían afrontar.- En cambio, esas provincias tenían créditos fijados para obras de coparticipación federal que ante la señalada situación, no encontraban aplicación inmediata.-

La cesión de créditos de coparticipación federal para ser utilizado en obras de la red nacional, era la solución que permitía compensar la falta de créditos en la segunda con la disponibilidad de la primera.-

Si bien la ley no prohibía expresamente la cesión de créditos, se tropezaba en primer término con el silencio de la ley y en el segundo con la letra misma de ella, en base a cuya aplicación estricta podría considerarse la imposibilidad de aplicar fondos de coparticipación a la construcción de caminos troncales.-

Los créditos de coparticipación federal cedidos para obras de la red nacional, conservación o mejoramiento, y rutas internacionales, ascienden al término del ejercicio de 1947 a más 15,0 millones, cuya discriminación por concepto y jurisdicciones territoriales es la siguiente:

47 - COPARTICIPACION FEDERAL
CRÉDITOS DE CRÉDITO

C O N C E P T O S	T O T A L
<u>a RED NACIONAL</u>	<u>14.022.758,02</u>
Buenos Aires.....	52.560,50
Santa Fe.....	7.500.000,00
Entre Ríos.....	372.303,00
La Rioja.....	1.100.000,00
Santiago del Estero.....	507.742,88
Cordoba.....	1.740.472,00
San Juan.....	250.000,00
San Luis.....	297.586,15
Catamarca.....	693.367,46
Mujuy.....	1.568.620,03
<u>a) CONSERVACION</u>	<u>160.000,00</u>
Cordoba.....	160.000,00
<u>a GOBIERNO ARTICULO 13</u>	<u>730.000,00</u>
Salta.....	730.000,00
	<u>15.022.758,02</u>

Los más 7,5 millones cedidos por la Provincia de Santa Fe
invierten por objeto compensar parte del costo de ciertas obras iniciadas
por la provincia antes de la sanción de la ley de viabilidad en 1932, que pe-
saron a integrar la red nacional a cargo de la Dirección Nacional de Viali-
dad, a cuyo efecto se celebró un convenio de cesión de la suma indicada en
el año 1933.-

Ya se ha expresado que el refuerzo de créditos con recursos
provenientes del fondo móvil -artículo 13- no puede ser utilizado hasta tanto
se haya agotado la cuota básica de coparticipación federal (artículo 27).-
pareciera innecesario decir entonces que no podrán cederse créditos prove-
nientes del llamado "fondo móvil" mientras que las provincias dispongan de
créditos ordinarios.-

De lo contrario podría suceder el contrasentido de que, en
los hechos una provincia tuviera amplia disponibilidad de recursos no uti-
lizados ni comprometidos de su cuota básica y, en cambio, hubiera dispuesto
por completo del crédito complementario o ampliatorio procedente de los re-
cursos que arbitra el artículo 13.-

- Inversiones realizadas y obras construidas.- En los 15 años de vigen-
cia de la ley N° 11.658, las provincias utilizaron fondos de coparticipación
federal por el monto de más 217,9 millones.-

En el período 1933/1944 invirtieron además en obras viales la
suma de más 278,8 millones provenientes de sus propios recursos.-

A partir de ese año, no es posible dar las cifras de inver-
siones provinciales por no conocerse las definitivas de algunas de ellas.-
Considerando la inversión de los años 1945 y 1946 de las provincias en mora
igual a la de 1944, se puede elaborar el siguiente cuadro, de inversiones
provinciales con recursos propios y de coparticipación federal.-

**48 - INVERSIONES DE OBRAS VIALES, REALIZADAS
POR LAS PROVINCIAS CON FONDOS DE COPAR-
TICIPACIÓN FEDERAL Y PROPIOS**

AÑOS	I N V E R S I O N E S		TOTAL
	Rec. Copart. Fed.	Rec. Provinciales	
1933.....	725.627,44	16.549.728,00	17.275.355,44
1934.....	4.626.137,26	13.927.177,00	18.553.314,26
1935.....	8.775.263,85	14.652.925,00	23.428.188,85
1936.....	13.294.255,68	21.073.422,00	34.367.677,68
1937.....	18.004.234,44	23.811.321,00	41.815.555,44
1938.....	18.938.172,68	25.160.090,00	44.098.262,68
1939.....	13.240.150,06	28.441.749,00	41.681.899,06
1940.....	22.417.294,99	26.795.403,00	49.212.697,99
1941.....	23.529.049,34	27.920.391,00	51.449.440,34
1942.....	17.451.756,47	28.777.571,00	46.229.327,47
1943.....	14.124.889,61	26.278.182,00	40.403.071,61
1944.....	14.993.696,43	25.447.075,00	40.441.071,43
1945.....	12.840.971,25 (1)	25.200.000,00	38.040.971,25
1946.....	19.904.848,34 (1)	27.000.000,00	46.904.848,34
1947.....	15.031.931,23 (1)	27.000.000,00	42.031.931,23
Totales.....	217.923.573,87	352.036.025,00	575.959.603,87

(1) Cifras aproximadas previsorias.--

El crecimiento de las inversiones con fondos de coparticipación federal es rápido en los primeros años.-- La crisis de disponibilidades de 1939 redujo el ritmo de ejecución de todas las obras en ese año, aumentando luego en 1940 y 1941.-- en 1942 comienza el descenso del monto de las sumas invertidas, llegando las de 1945 a cifras sólo superiores a las de los tres primeros años de vigencia de la ley.--

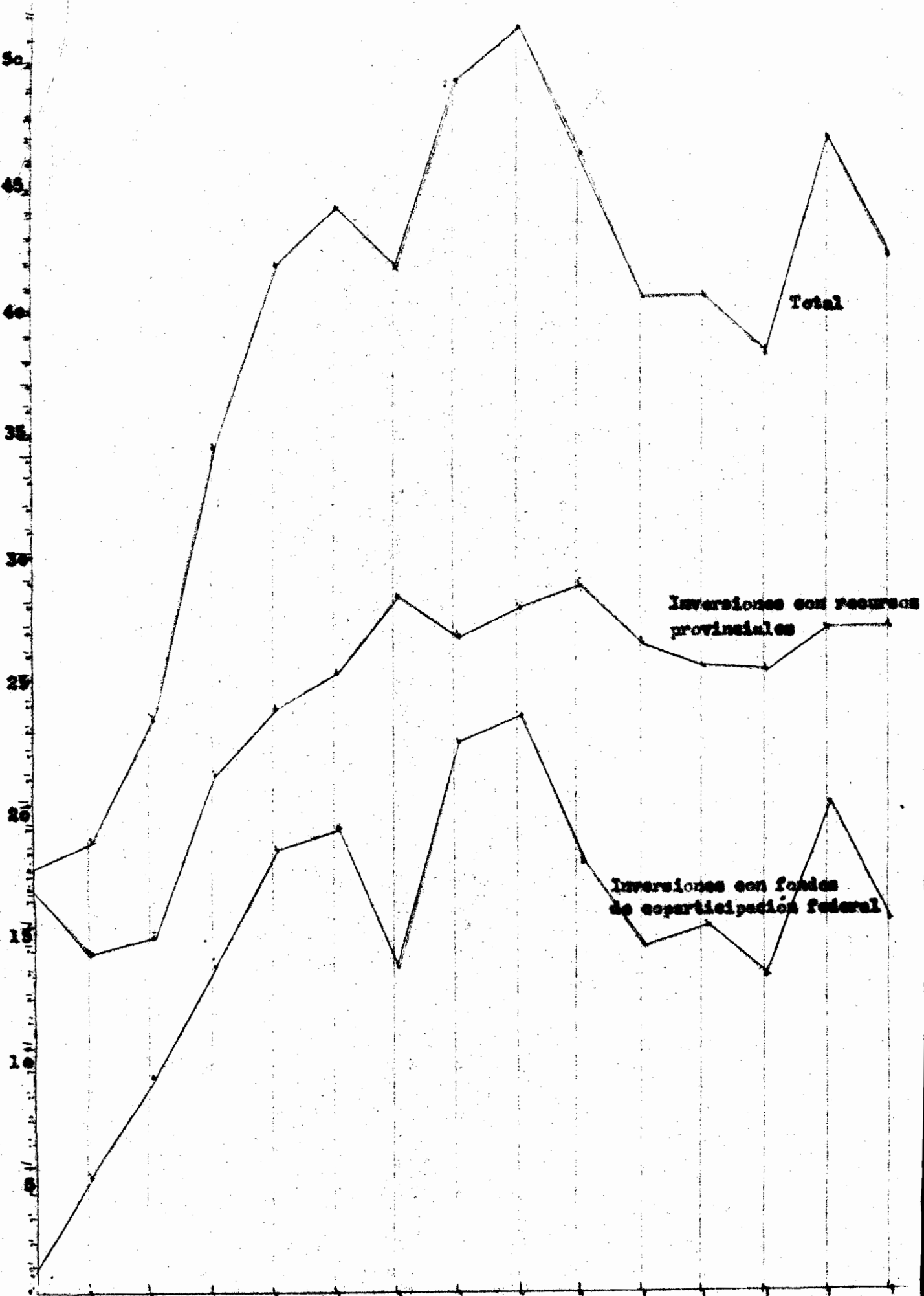
Las inversiones con recursos provinciales no experimentaron cambios de consideración entre 1933 y 1947.--

El gráfico n° 49 representa los guarismos del cuadro precedente.--

49 - INVERSIONES EN OBRAS VIALES REALIZADAS POR LAS PROVINCIAS

EN EL PERIODO 1933/1947

(en millones de msn)



1933 4 5 6 7
 1934 4 5 6 7
 1935 4 5 6 7
 1936 4 5 6 7
 1937 4 5 6 7
 1938 4 5 6 7
 1939 4 5 6 7
 1940 4 5 6 7
 1941 4 5 6 7
 1942 4 5 6 7
 1943 4 5 6 7
 1944 4 5 6 7
 1945 4 5 6 7
 1946 4 5 6 7
 1947 4 5 6 7

segunda inversión de los recursos provenientes de la coparticipación federal en kilómetros de caminos construidos, se tienen los siguientes resultados:

PROVINCIAS	ASIGNACION	(en miles de m3n)							
		O B R A S			Créditos netos presupuestos 1933/347	Inversión acumulada	%	Saldo para fu- turas afectac. b - c	Saldo para futu- ras inversiones f - g
		Proyectadas	Aprobadas	Ajudicadas					
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
Buenos Aires.	148.613,4	106.854,6	106.696,9	99.338,2	120.720,7	83.511,1	69,2	41.748,8	37.209,6
Santa Fe.....	49.838,1	40.636,6	36.691,0	34.011,4	39.040,0	17.411,9	44,6	9.201,6	21.629,1
Santre Ríos...	23.207,9	17.637,1	17.637,1	16.672,9	19.486,7	15.269,0	78,4	6.270,8	4.217,7
Córdoba.....	55.719,1	47.673,4	46.969,6	46.748,1	44.997,3	40.629,8	90,3	3.045,6	4.367,5
La Rioja.....	6.154,0	4.286,4	4.286,3	3.771,3	3.996,8	3.632,0	91,3	857,6	364,8
Sgo.del Estero	9.007,1	7.977,0	7.950,0	6.862,0	6.826,8	4.497,1	65,8	1.030,1	2.329,7
Mendoza.....	31.073,6	21.507,2	21.326,1	16.638,1	24.611,1	16.039,6	66,2	9.566,3	6.571,6
San Juan.....	11.663,8	10.817,2	10.574,2	9.703,0	9.536,8	7.041,2	73,8	846,6	2.425,6
San Luis.....	8.266,7	8.067,8	8.046,2	6.219,8	6.611,6	4.784,5	72,4	197,9	1.627,0
Corrientes...	12.120,6	7.643,2	7.543,2	5.237,1	9.668,9	5.118,6	52,9	4.577,4	4.550,4
Tucumán.....	16.609,1	14.815,5	14.815,5	13.789,5	13.347,6	9.297,3	69,6	1.793,7	4.050,3
Catamarca....	5.719,7	4.310,7	4.310,7	4.307,4	4.419,9	3.135,4	70,9	1.409,0	1.284,5
Salta.....	9.334,7	9.182,6	9.181,6	8.640,7	7.583,9	5.799,9	76,5	152,1	1.784,0
Jujuy.....	6.390,6	4.702,2	4.690,3	1.766,6	4.083,1	1.756,4	43,0	638,4	2.326,7
	<u>392.417,3</u>	<u>306.031,5</u>	<u>300.718,5</u>	<u>273.766,1</u>	<u>314.931,1</u>	<u>217.923,6</u>	<u>69,2</u>	<u>86.385,8</u>	<u>37.007,5</u>

Las sumas asignadas determinan el límite máximo de obras a proyectar.- De forma con los créditos acumulados para inversiones, más el de los presupuestos para los próximos cinco años.- 306,0

Del monto total de \$84 millones de proyectos de obras suvados por las entidades provinciales, la Administración Gubern. de Viad- d Nacional las ha prestado conformidad por la suma de \$27,5 millones.- ellos se encuentran adjudicados \$21,9 millones.-

La parte efectivamente invertida asciende a \$21,9 millones.- apareando las sumas asignadas con el monto de las obras proyectadas, y los débitos netos con las inversiones, se obtienen las sumas límites, para sus- as afectaciones e inversiones, respectivamente.-

En la columna de créditos no se hallan incluidos los saldos "créditos pendientes" discriminados en el cuadro N° 45, cuya utilización supedita a las condiciones expuestas en este Capítulo.-

Comparando los créditos netos de presupuesto con el monto de las obras, proyectadas, aprobadas o adjudicadas, se deduce que las provincias mantienen un ritmo sumamente lento para la inversión de los fondos de que disponen.-

Para que las inversiones llegasen aproximadamente el monto del crédito disponible, se requeriría que las obras adjudicadas lo fueran por una suma superior a la de dicho crédito.- Lo símil es la inversión Los créditos superiores no sólo a las adjudicaciones, sino también a los proyectos y aprobaciones.-

El cuantioso saldo disponible para las provincias y pendiente e inversión, constituye un obstáculo injustificado para el progreso vial el país.-

De no haberse dado una interpretación tan amplia a la norma el artículo 36 (L. 1939) relativa a la cantidad de fondos a los tres años de haberse hecho la comunicación del crédito disponible, y aplicando las imitaciones que establece el artículo 35 a efectos de contar en el año con los medios para determinarlo, gran parte de estas disponibilidades hubieran co- tando e incrementado los créditos para las obras de la red troncal a cargo del Organismo Nacional.-

Es del caso recordar, sin embargo, que actualmente la Administración General de Vialidad Nacional, puede seguir realizando obras sólo mediante la utilización de parte de esos fondos, con motivo de la situación de déficit financiero en que se encuentra ese sector de obras, por falta de aporte del Estado.-

Examinando la situación financiera del sistema de coparticipación federal se advierte que gran parte de los créditos disponibles corresponden a recursos efectivamente ingresados.- La deuda del Estado, por el aporte anual de más 10,0 millones, no absorbe como en el caso de la red nacional la totalidad del crédito, ya que sólo alcanza la proporción correspondiente a coparticipación federal, a más 32,6 millones.- Deducida esta suma, el remanente del crédito de más 76,8 millones está constituido por recursos efectivamente ingresados.-

Pero conforme se expresó más arriba se han utilizado fondos de coparticipación para obras de la red troncal.- Del balance al cierre del ejercicio de 1947, se advierte que los recursos así invertidos ascienden a más 35,9 millones, quedando en definitiva de la disponibilidad de más 109,4 millones, sólo más 40,9 millones en el activo de Vialidad Nacional como saldo a Caja o Banco, o existencia de Valores Nacionales.-

Para expresar más claramente y resumir lo expuesto, señalemos la situación financiera de la coparticipación federal al cierre del ejercicio de 1947.-

Crédito disponible para inversiones por las provincias \$	109,4	millones
Proporción aporte del Estado pendiente de entrega....."	32,6	"
Fondos utilizados provisoriamente para obras de red nac.	35,9	"
Recursos ingresados disponibles para inversiones	40,9	"

Es decir, que si bien cuentan los Organismos Provinciales con grandes créditos para inversiones, si éstos superasen los más 40,9 millones, la Administración General de Vialidad Nacional no contaría con los fondos necesarios para atender su pago.-

Todo ello es consecuencia de la falta de aporte del Estado, cuyas consecuencias futuras han sido expuestas en el capítulo relativo a ese recurso.-

CAPITULO - XVII

ARTICULO 13 DE LA LEY 11.658 (T.O. 1939)

1 - Financiación de obras especiales.- En el capítulo 13 se estableció la división de los recursos de Vialidad en gravados por el artículo 13 de la ley y no gravados.- De los primeros se deduce un 6% con el objeto de constituir un fondo para refuerzo de cuotas asignadas a ciertas jurisdicciones de la red nacional y coparticipación federal y para la financiación de obras que no forman parte del plan aprobado para la red nacional.-

Entre estas últimas cabe hacer especial referencia a la construcción, mejoramiento y conservación de las rutas internacionales.- El inciso "a" del artículo 13 dispone la afectación anual de la suma de más 1,0 millones para esos fines, vale decir, más 15,0 millones durante la vigencia de la Ley de Vialidad.-

Antes de la modificación de la Ley 11.658 que introdujo el actual artículo 13, se había tropezado con dificultades para la construcción de rutas internacionales con fondos de la red nacional, por cuanto absorberían los recursos de ciertas provincias en detrimento del resto de los caminos existentes en ellas.-

Las Provincias siempre manifestaron preferencia por la construcción de caminos que sirvieran sus intereses, respecto a aquéllos que significaban un beneficio para todo el país, pero que serían sólo construídos a expensas de sus créditos disponibles.-

Para salvar tal situación en 1936 el Poder Ejecutivo presentó un proyecto de ley en el que solicitaba la autorización para emitir hasta la cantidad de más 9,2 millones en títulos del crédito argentino interno, con destino a la ejecución de obras de vialización internacional, pero no obtuvo sanción legislativa.-

En el año 1938 se sancionó una ley autorizando la emisión de más 11,2 millones en títulos para la construcción de caminos de acceso a países limítrofes, pero al no ser incluídos en las planillas de la ley 3ª 11.576 de "crédito para obras públicas nacionales", la autorización fué cancelada

en cumplimiento de los términos de esta ley.-

Habiéndose luego destinado parte de los recursos provenientes del artículo 13 para las obras de referencias, el Poder Ejecutivo aprobó por Decreto N° 144.690 del 15 de marzo de 1943, el plan de inversiones por la suma total de 15,0 millones.- Más tarde, para hacer posible la financiación de obras a realizarse en cumplimiento del convenio de conexión vial argentino-boliviana, fué reajustado por decreto N° 6.496 del 6 de marzo de 1946 sin modificar el importe total del plan primitivo.-

Es de señalar que el plan vigente es de la construcción de obras mientras la ley destina los sñs 15,0 para la construcción, mejoramiento y conservación.- No existiendo crédito disponible para esta última es de suponer que de realizarse ella es atendida con los fondos comunes de la ley de Vialidad.-

Además de la construcción de rutas internacionales, la ley persigue llevar a la práctica la disposición del artículo 3° relativa a la coordinación de los transportes carreteros con los fluviales y marítimos.-

El inciso b° del artículo 13 destina quinientos mil pesos moneda nacional anuales, a depositarse en cuenta especial del Ministerio de Obras Públicas, para la ejecución de un plan de construcción de canales y el dragado de ríos y arroyos que establezca la coordinación de los transportes marítimos y fluviales con los terrestres.- El plan deberá ser proyectado por la Dirección General de Navegación y Puertos y ejecutado por ésta.-

Analizando los estados de contabilidad de la Administración General de Vialidad Nacional, se deduce que este inciso ha tenido una interpretación que si bien consulta el espíritu que lo informó, se aparta de la letra de la ley.- En efecto, al cierre del ejercicio de 1947 se denunciaban invertidos desde la sanción de esa norma hasta esa fecha sñs 0,8 millones, existiendo disponible sñs 4,0 millones.- Ello indica que el organismo Vial con el sano fin de asegurar el correcto destino de los recursos, ha atendido el pago directo de las obras construidas en lugar de depositar una suma que habría quedado inmovilizada en las arcas del Ministerio de Obras Públicas

Por último se faculta a la Administración de Vialidad Nacional invertir anualmente hasta la suma de quinientos mil pesos moneda nacional en la construcción de la red de caminos de los parques nacionales y reservas.-

El decreto reglamentario de la ley de preferencia sobre esta inversión en el uso del fondo del artículo 13, al acrecentamiento de los créditos asignados a la red nacional de las provincias con superficie menor a 78.500 Km2., que por aplicación de la ley modificada fueren menores a los que les hubiera correspondido conforme al texto primitivo de la ley 11668.-

Esta autorización era necesaria, dado que no existía la posibilidad de realizar caminos en los Parques Nacionales por no ser ellos integrantes de la red troncal.-

Fondo móvil.- Las disposiciones de la ley N° 11.685 modificatoria de la ley N° 11.668, fueron fruto de las enseñanzas de la experiencia adquirida en la aplicación de esta última durante 7 años.- Entre ellas se debe señalar la creación de un fondo móvil, que atienda la rigidez de las normas fijas para el prorrateo por jurisdicción territorial de los fondos destinados a la construcción de la red nacional y coparticipación federal, permitiendo que los recursos viales lleguen con un poco más de celeridad a las provincias o territorios que necesitan un impulso mayor, pero que por aplicación de los factores de distribución reciben sumas menores a las que llenarían sus necesidades de mayor urgencia.-

Este fondo móvil es constituido, conforme el inciso "c" con el remanente de los recursos del artículo 13, luego de deducidos más 1,5 millones para la construcción de rutas internacionales y canales y drenaje de ríos y arroyos, y es afectado a las siguientes fines:

- 1°.- A acrecentar los créditos asignados a la Red Nacional de las provincias con superficie inferior a 78.500 Km2., de acuerdo al artículo 21 de la ley N° 11.668 (L.O. 1939).-
- 2°.- A fijar un crédito máximo de quinientos mil pesos moneda nacional anuales para la construcción de la red de caminos de Parques Nacionales; y el

alido

2.- A reforzar los créditos de Coparticipación Federal y de la red nacional asignados a los territorios nacionales.-

La ley no determina la forma de distribución del refuerzo de créditos de coparticipación federal y de la red nacional.- Ella ha sido fijada por el decreto reglamentario y resolución del Directorio de la Dirección Nacional de Vialidad, y sus disposiciones fueron expuestas en los capítulos relativos a la afectación de los recursos, red nacional y coparticipación federal.-

- Distribución de créditos y asignaciones otras "cumplimiento Art 12".-

Los créditos afectados a los fines del artículo 12 desde la vigencia de este artículo hasta el cierre del ejercicio de 1967, totalizan \$m. 38,2 millones, cuya distribución se expresa en el cuadro siguiente:

Los importes totales de cada año correspondientes a la coparticipación federal se prorrateó en su oportunidad entre las provincias por partes iguales, siendo luego objeto de una redistribución también en igual medida, en cumplimiento del artículo 57 del decreto n° 87.873 reglamentario de la ley de Vialidad.-

Los fondos para refuerzo de créditos de los Territorios Nacionales fueron distribuidos en la forma dispuesta por la resolución del Directorio de Vialidad Nacional de fecha 13 de mayo de 1943 y cuyo detalle se expresa en el capítulo XIII.-

52 - DISTRIBUCION CREDITOS ANUALES DEL
"ARTICULO 13"

A Ñ O S	Zonas Interrec.	Canales y Bragaderos arroyos..	Caminos en Parques Nacionales	CREDITOS RED Incrementamiento Provinciales	NACIONAL Refuerzo Territorios	Créditos Cop.Fed. refuerzo	T O T A
1940	1.000.000	500.000	360.000	298.763,38	784.450,67	1.568.901,33	4.512.115,2
1941	1.000.000	500.000	500.000	302.647,46	860.259,49	1.720.516,99	4.263.425,9
1942	1.000.000	500.000	500.000	286.092,30	657.644,97	1.715.289,95	4.359.027,8
1943	1.000.000	500.000	500.000	256.361,53	751.951,25	1.503.902,49	4.512.215,2
1944	1.000.000	500.000	500.000	218.641,78	670.462,22	1.340.904,42	4.230.028,4
1945	1.000.000	500.000	500.000	204.696,00	629.588,04	1.259.196,07	4.093.490,1
1946	1.000.000	500.000	500.000	235.651,24	946.846,76	1.891.693,51	5.123.191,8
1947	1.000.000	500.000	500.000	317.621,88	1.235.717,50	2.471.436,01	6.024.774,3
Totales	8.000.000	4.000.000	3.860.000	2.170.476,17	6.735.930,89	13.471.861,77	36.236.269,8

La situación de asignaciones y créditos, y de obras proyectadas, aprobadas y adjudicadas e inversiones correspondientes a aquellas que se efectúan con fondos del artículo 13, es la que se indica en el cuadro que a continuación se inserta.-

(en miles de msn)

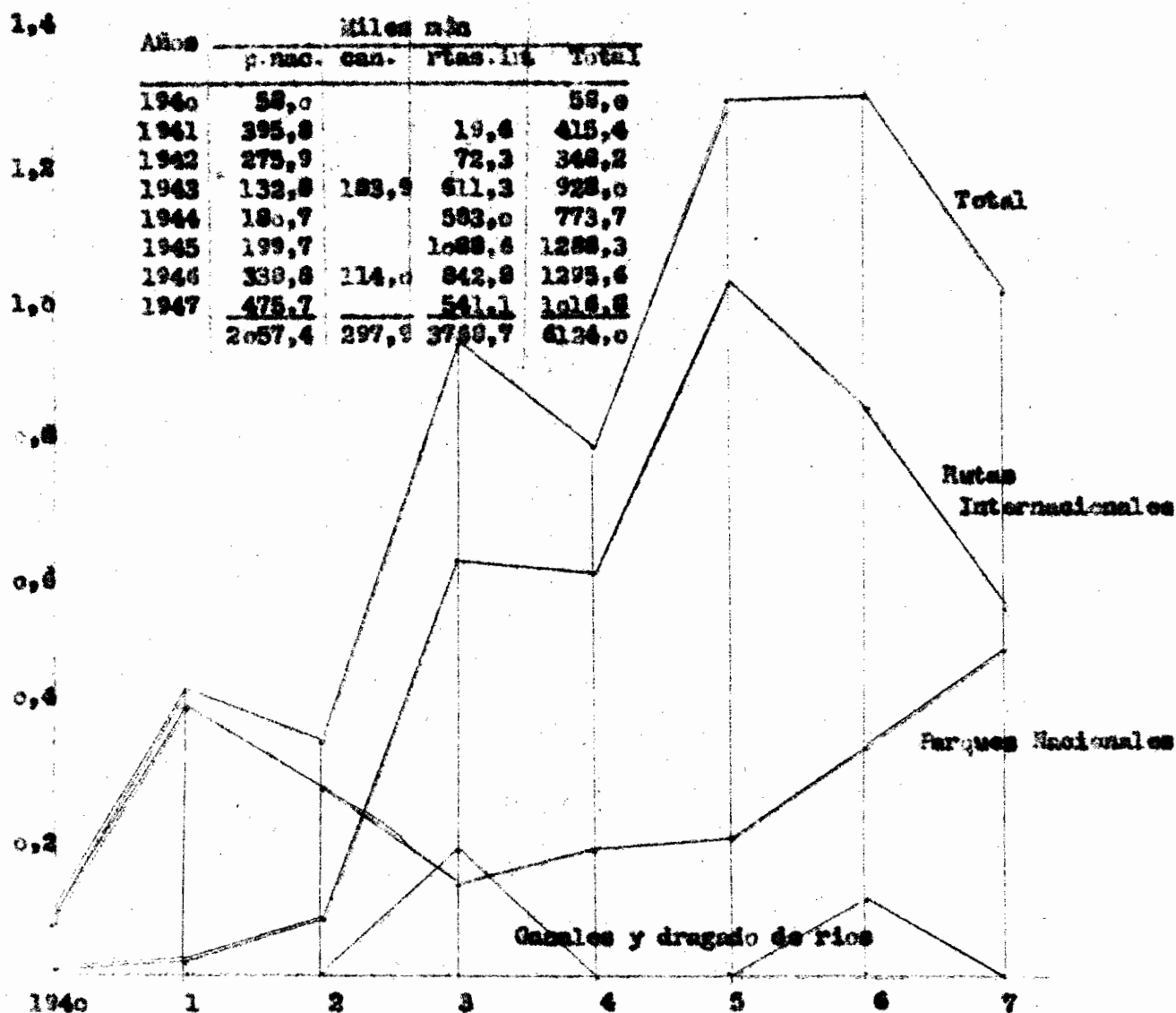
CONCEPTOS	ASIGNACION			O B M A U			Créditos para inversión	Inversión acumulada	Saldo para futuras afectaciones	Saldo para futuras inversiones
	b	c	d	e	f	g				
Parques Nacionales	<u>3.860,0</u>	<u>1.965,7</u>	<u>1.952,9</u>	<u>1.952,2</u>	<u>3.860,0</u>	<u>2.057,3</u>	<u>1.804,3</u>	<u>1.802,7</u>		
Río Negro.....	667,9	668,0	664,0	667,9	- -	663,9	- -	- -		
Neuquén.....	3.104,9	1.297,7	1.284,9	1.304,9	3.860,0	1.393,4	1.807,1	1.802,7		
Imprevistos.....	87,2	- -	- -	- -	- -	- -	87,2	- -		
MUTAS Internacionales	<u>15.780,0</u>	<u>8.288,6</u>	<u>8.203,8</u>	<u>8.289,5</u>	<u>8.730,0</u>	<u>9.768,7</u>	<u>7.391,4</u>	<u>5.011,3</u>		
Buque Ros.....	- -	1.945,1	1.945,1	1.945,2	- -	1.484,3	- -	- -		
Catamarca.....	- -	479,8	479,8	479,8	- -	478,9	- -	- -		
Jujuy.....	15.780,0	2.031,1	2.031,1	708,5	8.780,0	677,0	7.391,4	5.011,3		
Salta.....	- -	1.804,6	1.618,9	1.618,9	- -	733,4	- -	- -		
San Luis.....	- -	2.128,1	2.128,1	2.128,1	- -	306,1	- -	- -		
Canales y Drenaje de Líos	<u>4.000,0</u>	<u>297,9</u>	<u>297,9</u>	<u>297,2</u>	<u>4.000,0</u>	<u>227,2</u>	<u>3.702,1</u>	<u>3.702,1</u>		
	<u>23.040,0</u>	<u>10.652,2</u>	<u>10.453,8</u>	<u>9.131,2</u>	<u>16.640,0</u>	<u>6.123,9</u>	<u>12.987,8</u>	<u>10.516,1</u>		

es dable observar el ritmo lento con que se realizan estas obras, puesto en evidencia por el hecho de que en ninguno de los grupos de ellas el monto de los proyectos superan al crédito disponible para inversiones. En consecuencia éstas son sumamente reducidas alcanzando sólo al 36,8 % del crédito con que cuentan.

La marcha de las inversiones anuales en obras de viabilidad en los parques nacionales y rutas internacionales y de dragado de ríos y canales es señalada en el gráfico n° 54.-

54 - INVERSIONES ANUALES EN OBRAS EN "CUMPLIMIENTO DEL ARTICULO 13"

(en millones de m.n)



CAPITULO - XVIII

LEY DE CAMINOS DE VINICULACION INTERNACIONAL Y ACCESOS

A MERCADERES Y MARCHANDIS

- Después de realizar en Viñal y con recursos del decreto 18.410/43.- la Ley Nacional de Viñal creó un sistema orgánico de obras viñales, consistente en una red troncal de caminos a construir por un Organismo Nacional complementada por otras red provinciales.-

Para ello articuló un régimen de distribución de los recursos que integran el Fondo de Viñal entre las distintas jurisdicciones políticas del país, en proporción a ciertos factores, que determinan la fijación rigida de los importes a invertir en cada una de ellas.- El Fondo móvil proveniente de los recursos afectos a los fines del artículo 13 de la Ley 11.668 (T.O.), no quita rigidez al sistema financiero, dado que su redondeo sólo permite realizar pequeños ajustes de créditos.-

El Decreto Nº 18.410 del 21 de diciembre de 1943, aumentó los recursos del Fondo de Viñal pero no modificó la estructura del régimen de la Ley Nº 11.668.- Considerando preciso la construcción de una red de caminos de vinculación internacional, conectando a la vez al sistema troncal con la red de comunicaciones aéreas, se apartó del sistema adoptado por la Ley de Viñal estableciendo un impuesto cuya distribución por provincias territoriales recae al Poder Ejecutivo sin sujeción a normas preestablecidas.-

El artículo 4º del decreto 18.410 dispone que los fondos creados por el artículo 1º se aplicarán al estudio, construcción, mejoramiento y conservación de las carreteras del sistema troncal de caminos nacionales que sirven especialmente a la vinculación internacional, así como sus ensanches y obras anexas a los mismos.-

Corresponde a la Administración General de Viñal Nacional la ejecución del plan de obras a construirse, que deberá someter a la previa consideración y aprobación del Poder Ejecutivo, quien fijará el orden de

realidad para su estudio y conservación y determinará el terreno definitivo
 En cumplimiento de esa norma el Poder Ejecutivo aprobó el plan de
 estudios de vinculación internacional, reajustado posteriormente por el decreto
 N° 20.000 del 15 de diciembre de 1967, que fijó la suma total a invertir
 para la ejecución de la vigencia de la ley N° 11.000 (7.0) en \$m 305,1
 millones, distribuidos como sigue:

1 - Conservación de obras	\$m 230,1 millones
2 - Costo de mejoras progresivas	" 14,0 "
3 - Costo conservación	" 8,0 "
4 - Gastos de estudios e impuestos de obras	15,0 "
5 - Impuestos y egresos Ley 12.910	" 2,0 "
	<u>305,1 "</u>
Total	\$m 305,1 millones

Analizando los conceptos e impuestos que constituyen el total,
 se observa que los sumos asignados para la conservación y gastos de estudios
 financiada es sumamente reducida, en particular para este último ítem,
 frente a la magnitud de la obra a realizar.-

No obstante el decreto mencionado alguna parte la financiación
 de los gastos de administración del Organismo Vital, señala que debe ser
 cubierta mediante un nuevo reajuste del plan que lo contempla.- Sería razonable
 la que igualmente se destinara el 1% de los recursos presentados como con-
 tribución para el pago de "Gastos en Personal" y un 5% para "Otros Gastos".
 El primer concepto es comprendido de las erogaciones por salarios, bonifica-
 ciones y aporte personal y el segundo de las sumas de administración in-
 cluye gastos de estudios de empresa.-

En oportuno señalar la importancia de los obras del régimen del
 decreto 12.410, cuyo monto ha de superar el de los inversiones en la red
 nacional de caminos (Ley N° 11.000) en el período 1964/64.- El total de re-
 cursos a recaudar en ese período puede estimarse en \$m 400 millones, debi-
 endo multiplicarse el plan de obras para elevarlo a los seguros fondos que
 presentamente se han de percibir.-

Además de la conservación de rutas internacionales por períodos el
 decreto la conservación de los Caminos por caminos con los otros,

podiendo destinarse hasta un 10% de los recursos percibidos para la construcción de caminos de acceso a los aeródromos y aeropuertos y otros establecimientos de la infraestructura aeronáutica nacional e internacional, así como para construcción de plataformas de aterrizaje en aquéllas.-

Para la realización de estas obras se dictaron sendos decretos que fijan el monto a invertir en accesos a bases y aeródromos militares en suma \$5.000.000 y en suma \$1.800.000 los afectados para caminos de acceso a bases, aeródromos y aeropuertos navales.-

2 - Afectaciones para obras "Cumplimiento Decreto 12.419/47" y situación

financiera.- El monto total asignado para estas obras es de suma 413,4 millones, con afectación a los cuales se elevaron proyectos por suma 154,1 millones.- Estas han sido aprobadas en su casi totalidad, disponiéndose la construcción por vía administrativa o por adjudicación a empresas constructoras por suma 32,8 millones al término del ejercicio de 1947.-

Las inversiones acumuladas desde la creación del impuesto asociado a suma 13,4 millones, siendo los fondos disponible para tales erogaciones de suma 147,3 millones.-

En el cuadro siguiente se expone la situación de las distintas etapas del registro de las afectaciones, clasificándose las obras por apartados con arreglo al ordenamiento y denominación adoptado por los decretos aprobatorios de los planes de obras.-

(en miles de mfn)

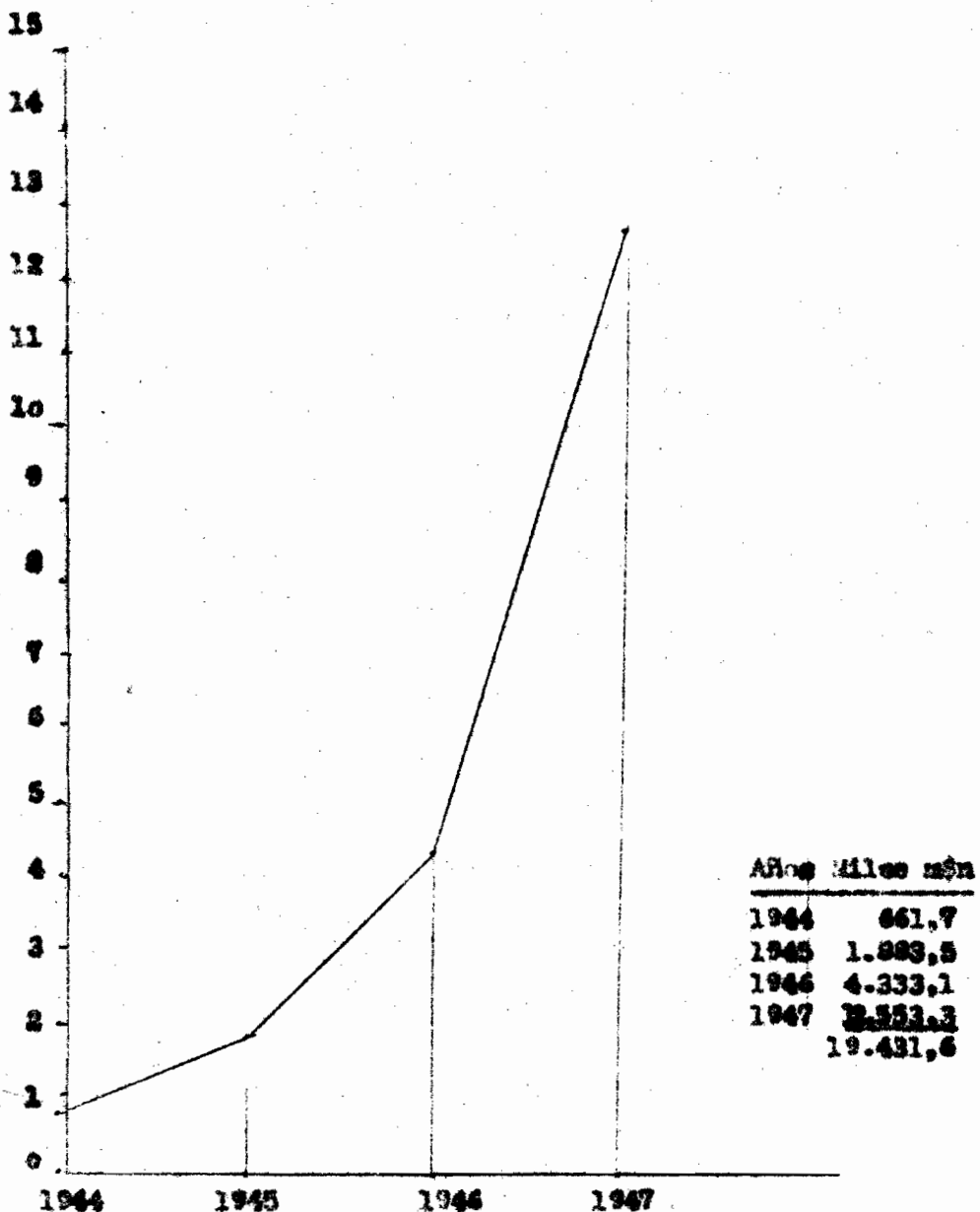
C O N C E P T O S	ASIGNACION	Proyectadas					Inversión acumulada	Saldos para futuras afectaciones
		Aprobadas		Adjudicadas				
		e	d	e	f	g		
Apartado 1.....	74.000,0	34.939,7	34.894,6	33.972,1	19.425,8	39.060,3		
Apartado 2.....	5.000,0	5.000,0	5.000,0	5.000,0	1.975,6	-		
Apartado 3.....	37.000,0	17.715,7	17.715,7	5.402,6	1.166,5	19.284,2		
Apartado 4.....	74.500,0	46.301,0	46.301,0	26.026,6	3.459,2	28.199,0		
Apartado 5.....	32.500,0	280,0	280,0	260,0	-	32.220,0		
Apartado 6.....	6.000,0	1.853,9	1.853,9	11,8	6,3	4.146,1		
Apartado 7.....	29.000,0	12.338,5	12.338,5	4.551,6	195,2	16.661,6		
Apartado 8.....	13.000,0	4.692,7	4.692,7	4.692,7	396,8	3.407,3		
Apartado 9.....	35.967,0	20.014,8	20.003,2	9.545,3	1.486,0	15.952,5		
Apartado 10.....	11.000,0	1.862,1	1.869,1	86,6	23,1	9.131,9		
Apartado 11.....	2.000,0	464,4	460,0	460,0	64,7	1.535,6		
Apartado 12.....	19.000,0	126,8	126,8	126,8	-	9.873,2		
Apartado 13.....	3.000,0	-	-	-	-	2.000,0		
Apartado 14.....	3.500,0	1.856,8	1.491,0	76,0	0,4	1.643,2		
Apartado 15.....	3.500,0	-	-	-	-	3.500,0		
Apartado 16.....	7.000,0	124,3	124,3	124,3	41,4	6.875,7		
Apartado 17.....	4.542,4	1.020,8	1.020,7	-	0,2	3.621,6		
Apartado 18.....	2.500,0	-	-	-	-	2.500,0		
Apartado 19.....	2.500,0	-	-	-	-	2.500,0		
Mejora progresiva.....	15.957,0	-	-	-	-	15.957,0		
Bases y Aerodromos Militares.....	20.000,0	2.431,6	2.378,9	2.378,9	166,5	17.569,4		
Casinos acceso a Bases, aerodromos y	21.960,0	5.163,1	5.163,1	196,3	23,9	16.786,9		
Aeropuertos Navales.....	413,416,4	156.091,9	156.591,5	92.882,5	19.431,6	267.324,5		

El total de inversiones al cierre del ejercicio de 1947 está constituido en un 64,7% por las realizadas en ese año. En los anteriores el ritmo de utilización de los recursos en la construcción de obras fué lento por encontrarse éstas en la etapa de estudios de campaña y de gabinete. El gráfico que sigue refleja la marcha anual de las sumas invertidas en obras.-

56 - INVERSIONES ANUALES EN OBRAS EN "CUMPLIMIENTO DEL

DECRETO N° 18.410/43"

(en millones de m\$n)



LA situación financiera del régimen del Decreto 18.410/43, denuncia una holgura de fondos que contrasta con la exigüidad de los disponibles para la construcción de la red troncal de caminos nacionales y en parte de los del sistema de coparticipación federal, motivada por la falta de cumplimiento del Poder Ejecutivo en la entrega del aporte fijado por la ley n° 11.658 (T.O).-

Los recursos del decreto 18.410 comenzaron a percibirse en grandes cantidades antes de comenzar los estudios de las obras .- ello determinó un permanente desnivel entre las sumas mensuales ingresadas y egresadas, reflejado en los balances de la Administración General de Vialidad Nacional en una creciente acumulación de títulos del Crédito Argentino Interno, Bonos del Tesoro y Letras de Tesorería nacionales.- Desde el año 1944 se han acreditado al Decreto 18.410 más 4,1 millones en concepto de renta de títulos.-

Los fondos acumulados libres de afectación totalizan en el balance del año 1947 más 147,8 millones, que permitirán desarrollar una tarea intensa en los próximos años, sin que se presenten dificultades como en el caso de que se intente activar la ejecución de obras de la red troncal de caminos nacionales.-

El decreto n° 9.714/46 autorizó a la Administración General de Vialidad Nacional a adquirir equipos en el exterior por la suma de más 30,0 millones, utilizando transitoriamente los recursos del decreto y de la ley 11.658.- En vista de la gran disponibilidad de los fondos del decreto n° 18.410, esa Repartición procedió a afectarles exclusivamente para la atención de tales adquisiciones.-

Por consiguiente y alcanzando estas a más 29,3 millones, el régimen del decreto 18.410 cuenta con más 118,5 millones registrados en los rubros "Caja", "Banco Central" y "Títulos y Letras" del activo de Vialidad Nacional para ser invertidos de inmediato en cumplimiento de los fines del decreto de referencia.-

Los más 29,3 millones serán reintegrados al Decreto n° 18410/43 con el producido de la venta o arrendamiento de los equipos camineros.-

CAPITULO - XIX

LEYES ESPECIALES

1 - Obras viales financiadas con recursos ajenos a los de la ley 11.658.-

Además de las obras que la Administración General de Vialidad Nacional realiza con los recursos del fondo vial, existen otras ejecutadas en cumplimiento de leyes -o decretos-leyes-especiales cuyas inversiones se atienden con los recursos que las mismas provean.-

El artículo 41 de la ley 11.658 (T.O. 1939) dispone que cuando los Ministerios de Guerra y Marina crean conveniente la construcción o estudio de un camino de interés militar, podrán confiar estas tareas a la Administración General de Vialidad Nacional y las inversiones que se hagan en ese concepto serán previstas con fondos del Ministerio respectivo.-

En la práctica son numerosas las obras encomendadas al Organismo Vial, hallándose constituidas no sólo por las de interés exclusivamente militar, sino también por una serie de ellas complementarias de la red troncal incluidas en el Plan de Trabajos Públicos - Ley 12.815- y otras de carácter especial con financiación propia.-

El trazado de los caminos especiales de interés exclusivamente militar se determina con la intervención de los Ministerios de Guerra y Marina, y para su construcción y conservación se debe establecer en los planes anuales de trabajos públicos y de conformidad con la ley 12.815, la cuota de contribución a cargo de cada uno de ellos.-

Los créditos autorizados en el Plan de Trabajos Públicos en el capítulo correspondiente a la Administración de Vialidad, tienen generalmente por objeto permitir la realización de obras de importancia, alguna de ellas en virtud de convenios internacionales, que no podrán ser ejecutadas con los recursos comunes del fondo vial asignados a las jurisdicciones territoriales en las cuales se han de ejecutar, por cuanto las sumas que ellas demandarían serían superiores a aquéllas o no dejarían saldo suficiente para el resto de las que constituyen el plan ordinario de trabajos.

Las obras incluidas en la Ley 12.815 se financian con el producido de negociación de títulos del Crédito Argentino Interno.-

Existen por último, algunas obras de suma importancia que se realizan cumpliendo de convenios con otros países o para fomento de actividades económicas, cuyas erogaciones son atendidas con recursos especiales provenientes de las disposiciones legales que allí se han dado origen.-

A continuación se exponen sucintamente las principales obras cuya ejecución se ha encomendado a Viabilidad Nacional:

Leyes 12.333 y 12.815.- La primera ratificó un convenio celebrado con los Estados Unidos del Brasil disponiendo la construcción de un puente de conexión con Pella.- Mas tanto esta obra fué incorporada al Plan de Trabajos Públicos Ley 12.815- con la leyenda "construcción de un puente sobre el río Uruguay entre Paso de los Libres y Uruguayos, edificios públicos, adjudicación de obras y todo otro trabajo complementario".- Para la realización de esta obra entregó a Viabilidad Nacional la suma de \$ 410.000.-

Ley N° 12.753.- Esta ley aprueba el convenio sobre vinculación carretera suscrito por el Poder Ejecutivo con Bolivia, en esta Capital, el 6 de febrero de 1942, autorizándolo a adherirse a ésta la suma de \$ 100 millones en las bases y condiciones estipuladas en el convenio.- Considerando ese monto inminente y conforme a las disposiciones del acuerdo, el Poder Ejecutivo por Decreto N° 24.375 del 16 de agosto de 1947 autorizó la ampliación del crédito a 320 millones, que deberán ser reintegrados por el Gobierno de Bolivia segundo petróleo crudo o fuel-oil, pesos argentinos, dólares americanos u moneda de uso universal.- Las inversiones realizadas hasta el término del crédito de 1947 totalizan \$ 2,4 millones.-

Decreto N° 16.086/46 y Ley N° 12.815.- El primero encaminada a la delimitación general de Viabilidad Nacional la realización de los estudios necesarios para la apertura de un nuevo canal Internacional por Mendoza, determinando su posición y características.- Esta obra demandará muchos millones de pesos para su realización, debiendo ser financiada con el producido de títulos, dato que está incluida en el régimen de la Ley N° 12.815.-

186

4 - Decreto N° 1.014 y Ley N° 12.815.- El decreto N° 1.014 del 11 de enero de 1946, autoriza al Organismo Vial para que, bajo su propio régimen, promueva los estudios encomendados a la comisión creada por decreto N° 101.659 del 30 de setiembre de 1941, y formular el respectivo proyecto de comunicación a través del Paraná entre las ciudades de Santa Fé y Paraná o sus proximidades, debiendo oportunamente someterlo a consideración del Poder Ejecutivo.- Se deberá escoger entre la construcción de un puente o un túnel, que permitirá la comunicación directa entre la Capital y el Brasil, atravesando el río Uruguay por el puente construido en cumplimiento de la ley N° 12.333. También esta obra que demandará la inversión de muchos millones de pesos, ha sido incluida en el Plan de Trabajos Públicos.-

5 - Decreto N° 143.366/43.- Establece la entrega de más 6,5 millones para obras viales destinadas a fomentar la exploración y explotación de las minas de combustibles en el país, que se imputarán a los fondos provenientes del sobreprecio a los combustibles líquidos previstos en el artículo 3° del decreto del 3 de junio de 1942.-

En cumplimiento de este decreto se realizan obras en la Provincia de Mendoza y en los Territorios de Neuquén y Santa Cruz, por un monto total de más 2,2 millones.-

6 - Decreto N° 31.775 y Ley N° 12.815.- En 1944 el Ministerio de Marina encargó por intermedio de la Administración General de Vialidad Nacional la ejecución de caminos de carácter estratégico en la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, fijándose el presupuesto en más 13,5 millones.- Deberá ser financiada por el Ministerio citado con los fondos provenientes de la negociación de títulos, dado que se encuentran incluidos en el régimen de la ley N° 12.815.-

7 - Ley N° 12.815.- Además de las obras autorizadas por disposiciones especiales e incorporadas al Plan de Trabajos Públicos, existen muchas incluidas directamente en él.- Entre ellas la construcción del camino pavimentado entre Bahía Blanca y Bariloche, pasando por Neuquén y Piedras del Aguila, presupuestado en más 26,4 millones, es sin duda la más importante.- Merecen además mencionarse el camino de Lobería a Espalecofú (Provincia Bs. Aires) por

En 7,0 millones; Sarmiento a Dean Funes (Provincia de Córdoba) por \$n 4,7 millones; Sargales Ruta 7 (Luján) a Colonia Open Door y Torres (Provincia de Buenos Aires) por \$n 4.000.000 y otras varias cuyos presupuestos o créditos totales ascienden a \$n 8,9 millones.-

- Decretos N^o 12.047/45, 13.207/46, 14.466/46 y Resoluciones del M.O.P. N^o 5.893/46 y 5.837/47.-Estas disposiciones legales tienen por objeto la construcción por Vialidad Nacional con recursos entregados por el Ministerio de Obras Pùblicas y provenientes de las sumas asignadas a éste en la ejecución del Plan de Trabajos Pùblicos, de caminos u obras que integran el total necesario para habilitar el Aeropuerto Nacional de la Ciudad de Buenos Aires.- Por el decreto N^o 12.047/45 se declara comprendido en el régimen de la Ley Nacional de Vialidad, como integrante del sistema troncal de caminos nacionales y formando parte de la red de accesos a la Capital Federal, el camino de vinculación entre éste y el Aeropuerto Nacional, entregando para la financiación de las apropiaciones en la Capital la suma de \$n 7,0 millones, que luego fué elevada a \$n 11,0 millones.- El segundo decreto mencionado en la construcción de dos puentes sobre el canal del río Matanzas rectificando las calzadas de acceso al aeropuerto, por un monto proyectado de \$n 1,5 millones.- El decreto N^o 14.466/46 dispone la entrega de \$n 2,3 millones para obras del tramo final de empalma de la autopista de acceso al aeropuerto por último, las dos resoluciones mencionadas, ancragan a la Administración de Vialidad la ejecución de la segunda y tercera plata del aeropuerto bajo el régimen de Costas y Costas, entregándose a tal efecto la suma de \$n 1,0 millones en concepto de anticipo renovables cada vez que se haya cubierto un facturado conformadas la suma de 0,6 millones.- Se han invertido en este tipo de obras hasta el fin del ejercicio de 1947 \$n 6,1 millones.-

Las obras enumeradas y otras no mencionadas totallan una asignación de \$n 136,1 millones.- Esta cifra revela la importancia de las obras a realizar en cumplimiento de disposiciones especiales, dentro del total de las ejecutadas por Vialidad Nacional.-

Se debe señalar que en los capítulos relativos a los recursos no aparecidos entre los rubros que componen el Fondo de Vialidad, como el caso del Decreto

Nº 18.410 y Ley Nº 5.315, una contribución para atender los gastos administrativos por este régimen de obras.- De ello se sigue que recursos afectados a la red nacional y coparticipación federal se destinaron a financiar mayores gastos de administración, originados por la ejecución de obras realizadas al margen de las que componen el régimen de la ley Nº 11.653.-

En el cálculo de recursos y presupuesto de gastos para el año 1948, se advierte por primera vez entre los primeros, una contribución a cargo de "aportes especiales" para la atención de "Gastos en Personal" y "Otros Gastos".-

2 - Afectaciones de obras "Cumplimiento Leyes Especiales".- En forma similar que para otros regímenes de obras, en el cuadro siguiente se expone la situación integral al término del ejercicio 1947, de los correspondientes a "cumplimiento de Leyes Especiales".-

(en miles de mfn)

CONCEPTOS	ASIGNACION	O B R A S			Créditos para inversión	Inversión acumulada	Saldo para futuras afectaciones	Saldo para futuras inversiones
		Proyectadas	Aprobadas	Adjudicadas				
a	b	c	d	e	f	g	h = c - f	i
<u>Ley 12.333</u>								
Corrientes.....	8.410,0	8.410,0	8.410,0	8.410,0	8.410,0	8.387,7	0,0	22,3
<u>Ley 12.354</u>								
La Rioja.....	2.864,0	1.570,7	1.570,7	1.570,7	1.250,0	779,0	1.293,3	471,0
<u>Ley 12.576</u>								
Buenos Aires.....	866,9	857,1	857,2	857,2	866,9	854,5	9,8	12,4
<u>Decreto 16.066</u>								
Est. Fonal Mendoza...	230,0	156,5	156,5	156,4	230,0	156,5	73,5	73,5
<u>Decreto 1.014</u>								
Est. vino. Paraná-S. Fe	150,0	47,7	47,7	47,7	150,0	47,7	102,3	102,3
<u>Decreto 14.466</u>								
Autop. y Aeropuerto.	2.300,0	1.838,6	1.838,6	1.838,6	2.300,0	1.420,4	461,4	879,6
<u>Decreto 13.207</u>								
Pto. aereo Matanza..	1.470,0	1.511,3	1.470,0	1.470,0	1.470,0	959,6	- 41,3	510,4
<u>Decreto 143.366</u>								
Acc. ainas combustib.	6.500,0	4.169,9	2.877,7	2.877,7	3.646,5	2.242,8	2.330,1	1.403,7
<u>Ley 12.753</u>								
Conex. vial Boliviana	40.898,7	8.734,6	2.414,6	2.414,6	5.703,6	2.417,5	32.164,1	3.296,1
<u>Decreto 31.775</u>								
Tierra del Fuego....	13.029,3	322,6	322,6	322,6	400,0	- -	12.706,7	400,0
<u>Decreto 5.893</u>								
2a. Pista Aerp. Mac...	6.141,3	6.141,3	6.141,3	6.141,3	6.141,3	6.141,3	- -	- -
<u>Decreto 33.343</u>								
Buenos Aires.....	574,9	522,7	211,0	211,0	130,0	229,8	52,2	- 99,8

CONCEPTOS	ASIGNACION	PROYECTOS APROBADOS ADJUDICADOS				CREDITOS PARA INVERSION	SALDOS PARA FUTURAS AFECTACIONES	SALDOS PARA FUTURAS INVERSIONES
		a	b	c	d			
Permiso 12.422	25,1	25,1	25,1	25,1	25,1	25,1	-	-
Buenos Aires.....								
Decreto 53.245	1.611,5	1.729,4	1.729,4	1.729,4	1.729,4	50,5	117,9	40,3
Buenos Aires.....								
Ley 12.815	26.400,0	303,2	303,1	303,2	303,2	275,0	26.036,8	129,4
B. Blanca-Bariloche	4.000,0	3.800,8	3.800,8	3.800,8	3.800,8	425,0	9,2	278,4
Luján-O. Deer-Torres	3.000,0	1.862,6	1.862,6	1.862,6	1.862,6	500,0	1.137,4	417,8
Almafuerte-Emb. R/III	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	50,0	-	50,0
Pto. s/r. Salán-Ruta 62								
Minas Capillita-Santa	800,0	-	-	-	-	80,0	800,0	80,0
María.....	2.000,0	-	-	-	-	100,0	2.000,0	100,0
Chumbicha-Totoralejos	7.000,0	-	-	-	-	50,0	7.000,0	50,0
Loberia-Aspalsofú....	4.700,0	-	-	-	-	100,0	4.700,0	100,0
Sarriente-Dean Funes.	140,0	140,0	-	-	-	140,0	-	140,0
Río Beté-Calfate.....	2.500,0	2.500,0	2.500,0	2.500,0	2.500,0	70,0	-	70,0
Gualeguay-Pto. Ruiz....								
136.111,7	45.334,1	37.228,9	30.422,6	32.563,9	24.046,6	8.517,4		

Observamos que muchas de las obras de importancia se encuentran en las etapas preliminares, siendo nula o muy reducida la inversión de fondos.- Las sumas adjudicadas son inferiores al crédito acumulado para inversiones en s/n 2,1 millones.- En este grupo de obras, la Administración General de Vialidad debe supeditar su labor al monto de las sumas que anualmente se le asigna en el plan anual de trabajos públicos o que recibe de los diversos organismos por cuya cuenta realiza las obras.-

CAPITULO - XX

LA VIALIDAD EN EL PLAN DE GOBIERNO 1947/51

- Plan de Gobierno 1947/51.- En el mensaje elevado por el Poder Ejecutivo al Honorable Congreso de la Nación el 19 de octubre de 1946, se expresa la finalidad de carácter substancialmente social que persigue el Plan; situar a economía del país al servicio de todos los habitantes, desarrollando la capacidad de producción de la República a los límites máximos permitidos por los elementos con que se dispongan.-

El Plan ha sido dividido en tres puntos fundamentales, comprensivos cada uno de ellos de diversos capitulos, cuyo detalle es el siguiente:

I - Gobernación del Estado.-

Cap. 1 - Política

" 2 - Salud Pública

" 3 - Educación

" 4 - Cultura

" 5 - Justicia

" 6 - Exterior

II - Defensa Nacional

Capitulo único

III - Economía

Cap. 1 - Población

" 2 - Obra Social

" 3 - Energía

" 4 - Trabajos Públicos y Transportes

" 5 - Producción

" 6 - Comercio exterior

" 7 - Finanzas

La Ley n° 12.966 fija el monto de las inversiones máximas a realizarse por el Poder Ejecutivo en los distintos conceptos del Plan, en los importes que se detallan a continuación:

- a) Trabajos Públicos y Transportes; hasta la suma de \$ 3.710.000.000
- b) Plan nacional de la energía; hasta la suma de " 2.236.000.000
- c) Salud Pública; hasta la suma de " 625.000.000
- d) Inmigración y colonización; hasta la suma de " 200.000.000
- e) Producción; hasta la suma de " 20.000.000

Estas erogaciones, podrán ser financiadas, independientemente de los recursos especiales que para caso concreto establezcan las leyes, en la siguiente forma:

b) De acuerdo con el sistema honorario regido por el Banco Central de la República Argentina, dentro de las disposiciones de las leyes aplicables a ese material;

c) Mediante la emisión de títulos de la deuda pública en la medida que concuerde con el Poder Ejecutivo necesario, y conforme a las leyes respectivas.-

El Poder Ejecutivo deberá dar cuenta sucesivamente al Congreso sobre la forma en que ha invertido las sumas autorizadas como así también los detalles de la financiación, para su aprobación.-

La Ley n° 189 es modificada por la n° 12.966 al declarar este con carácter general, de utilidad pública y sujetos a expropiación los inmuebles necesarios para llevar a ejecución el programa del Plan de Gobierno 1967/51, facultando además al Poder Ejecutivo para constituir las servidumbres y expropiar los materiales indispensables para las obras autorizadas.

El decreto n° 36.613 del 13 de noviembre de 1967 reglamentando a la Ley n° 12.966 y determina anticipadamente y con carácter provisional la distribución orgánica del plan, sin perjuicio de los reajustes posteriores que el Poder Ejecutivo autorizar a medida que tenga lugar la realización efectiva de las obras.-

El importe de \$ 3.710.000.000 asignado por el artículo 2° inciso a) de la Ley n° 12.966 para "Trabajos Públicos y Transportes", se distribuye por el artículo 7° del decreto citado en la forma siguiente:

a) Obras Benéficas.....	món	600.000.000
b) Navegación y Puertos.....	"	500.000.000
c) Arquitectura.....	"	670.000.000
d) Vialidad.....	"	555.000.000
e) Transportes.....	"	900.000.000
f) Parques Nacionales y Turismo.....	"	65.000.000
g) Aeropuerto Nacional de Linares y otros.....	"	120.000.000
h) Construcciones Universitarias.....	"	200.000.000

El artículo 8º, fija la distribución de la suma de món2.235.000.000 autorizada para "Plan Nacional de la Energía", conforme al siguiente detalle:

a) Agua.....	món	640.000.000
b) Electricidad.....	"	485.000.000
c) Petróleo.....	"	620.000.000
d) Gas.....	"	271.000.000
e) Combustibles minerales sólidos.....	"	153.000.000
f) Combustibles vegetales.....	"	56.000.000

Por el artículo 9º se destina la suma de món 625.000.000 que autoriza el artículo 2º, inciso c) de la ley N° 12.966 para "Salud Pública".- Dicha cantidad forma parte de las autorizaciones de la ley N° 13.019, a cuyo efecto los créditos y distribuciones fijados en esta última ley se consideran comprendidos en el régimen de la primera y su decreto reglamentario.-

Por último, se asigna món 200.000.000 que autoriza la ley N° 12.966 para "Inmigración y Colonización" y se distribuyan los món 10.000.000 aprobados para "Producción", en la siguiente forma:

a) Pesca, caza marítima e investigación agropecuaria món	10.000.000
b) Fomento de la industria nacional (incluido ind. forestal)	10.000.000

Los gastos autorizados se realizarán en la medida que determine el Plan Anual de Inversión, que preparará el Ministerio de Hacienda en base a informaciones suministradas por diversas Secretarías de Estado, que conjuntamente con el cálculo de recursos para su financiación será aprobado por el Poder Ejecutivo con intervención del Departamento que corresponda.-

No podrá iniciarse obra alguna que deba financiarse con los recursos autorizados por la Ley nº 12.966, si no estuviese incluida en el respectivo plan anual.-- Los decretos que por razones de urgencia sea necesario dictar con antelación a la fijación del respectivo plan anual de inversiones, quedarán supeditados a las previsiones que se incluyan en el plan correspondiente.--

2 - Las Obras de Viabilidad.-- Hemos visto que el decreto nº 35.612/47 destinaba 505,0 millones para obras de Viabilidad, formando éstas parte del capítulo relativo a "Trabajos Públicos y Transportes".--

En la exposición general de este capítulo del Plan de Gobierno se expresa que ha de ser un elemento esencial del mismo, no sólo por la riqueza que crea en el país por modo directo o indirecto, sino también porque tales obras son fuente de trabajo, de ocupación en período difícil y de absorción de mano de obra.--

Las obras viales del país adquirirán el ritmo general coordinado con las nuevas necesidades.-- Según lo expresó el Ministro de Obras Públicas en la conferencia radial pronunciada el 6/12/46, el programa de ejecuciones, comprende en kilómetros 2.600 de obras básicas, 2.800 de obras básicas y ampliada, 2.400 de obras básicas y pavimentos, 11 de puentes y 2.300 de mejoras progresivas.-- Además se construirán 525 viaductos para peones camineros y se plantarán un millón de árboles.--

Estas "obras vincularán por caminos firmes a las grandes ciudades y, por ende, a todas las provincias y territorios; procurarán el acceso a los puertos y a las estaciones ferroviarias; pondrán al alcance de todas las zonas de turismo; harán fácil el acceso a los países limítrofes, vendiendo en cuenta el propósito de occurrir las finalidades perseguidas mediante los acuerdos comerciales y como una manera de hacer más efectivos los lazos de amistad que nos unen; y contribuirán a las minas y a los aeropuertos".--

Tales son los conceptos centrales, que inspiraron el estudio del plan quinquenal, conforme expresó el Ministro de Obras Públicas en una entrevista concedida a la revista técnica "Caminos" y que ésta publica en su número julio - agosto de 1947.--

1400

Con los fondos provenientes del Plan de Gobierno unidos a los de la Ley n° 11.658 y Decreto n° 18.410, se espera llenar la finalidad básica de completar la red nacional.-

Con fecha 27 y 28 de noviembre de 1947, el Poder Ejecutivo aprobó por decretos n° 37.438 y 37.562 que se destine de los recursos del Plan de Gobierno las sumas de más 21,0 millones y más 10,0 millones para ser invertidos por las provincias de Córdoba y Corrientes, respectivamente, en obras viales dentro de sus territorios.-

La contribución mencionada se destinará a las obras que los decretos indicados, debiendo ser entregada por intermedio de la Administración General de Vialidad Nacional, la que se ajustará, para hacerla efectiva, a las disposiciones que para la coparticipación federal prevé la Ley n° 11.658 (T.O.).--

Los artículos 4° y 5° del decreto n° 37.438 y 5° y 6° del n° 37.562, modifican además para las obras que á ellas contemplan a la Ley n° 11.658 (T.O.) disponiendo que la contribución será por kilómetro de ramal de más 45.000 que establece esa Ley, se elevará a la suma de más 100.000 pudiendo elevarla las provincias en caso de urgencia resueldas por la Administración General de Vialidad Nacional ejecutar por administración las obras motivo de los decretos citados, en cuyo caso se procederá de acuerdo con las disposiciones del decreto n° 11.468/46 pudiendo prescindir el requisito previo de las licitaciones fraccionadas.-

El primero y hasta la fecha único decreto que aprueba un plan de obras a realizar directamente por la Administración General de Vialidad Nacional, es el n° 1.694 del 21 de enero de 1948, que comprende la ejecución de diversos tramos de rutas nacionales en la Provincia de Santa Fe.- El total del plan de obras para esta provincia es de más 143,0 millones, de los que se invertirán durante la vigencia del Plan de Gobierno en 21,0 millones en la realización de estudios, proyecto y construcción e las obras aprobadas por el decreto n° 1.694/48.-

Del total de más 21,0 millones previstos, podrá la Administración General de Vialidad Nacional invertir a los efectos del estudio, proyecto, dirección e inspección de obras, hasta el 15% en sueldos y hasta el

os en otros gastos.-

El artículo 4º autoriza al Organismo Vial a realizar las obras pectivo de ese decreto en la forma que estime más conveniente, ya sea con-
presentando su ejecución integral, o en forma parcial, o ya ejecutándolas
por vía administrativa.-

Para la ejecución de ellas, no obstante las disposiciones esta-
das, será preciso que conforme a la reglamentación de la Ley n° 12.966 se
as incluye en los planes anuales de inversión, y lógicamente en el plan
anual de obras viales a realizarse.-

Incluido el año 1948 y no habiéndose aprobado el plan de inver-
siones para ese año, se dictó el decreto n° 2.367 del 5 de febrero de 1948
se dispone diversas entregas de fondos en carácter de anticipo para la
realización de obras, adjudicaciones, sualdos, jornales y demás gastos obliga-
dos en el cumplimiento del Plan de Gobierno 1947/51, asignando para Vialidad
la suma de \$n 10,0 millones.-

El procedimiento indicado se adaptó con carácter de excepción,
incidente con el propósito que animó el artículo 6º del decreto 35613/47,
el sentido de facilitar la atención inmediata de los compromisos urgentes
a perjuicio de la ulterior incorporación de esos gastos en los respectivos
planes anuales de inversión.-

Posteriormente, con fecha 7 de abril de 1948 el decreto n° 10007
fija en la suma de \$n 2.968.100.000 el monto máximo a invertir en 1948
a cargo de los créditos abiertos por las leyes n° 12.966 y 13.019 y disier-
dos por el decreto n° 35.613 del 13 de noviembre último.-

Para el rubro "Trabajos Públicos y Transportes" se asigna la
de \$n 1.652.350.000 de las que \$n 88.300.000 corresponden a Vialidad
a ser invertidos como sigue:

Obras viales	\$n 24.000.000
Construcción de edificios	" 2.300.000
Equipos	" 45.000.000
Obras viales a cargo de las prov.	16.000.000

En la conferencia radial pronunciada el 6 de diciembre de 1946 el Ministro de Obras Públicas manifestó que en 1948 se iniciarían las principales obras, para entrar el Plan en 1949, en franca ejecución alcanzando a máxima capacidad de producción, y ese nivel se mantendrá sin mayores alternativas durante los años subsiguientes.-

ooooo

CAPITULO - XXI

CONCLUSIONES

1 - La gestión del Organismo Vial.- Es tarea difícil juzgar la gestión de la actualmente denominada Administración General de Vialidad Nacional en un lapso de 15 años, durante los cuales el país atravesó por situaciones diversas, derivadas de las condiciones imperantes en el mundo.-

Comenzó sus actividades la Dirección Nacional de Vialidad cuando la República se hallaba en una situación económica crítica, a consecuencia de la crisis mundial iniciada en 1930.- Se consideró entonces a la construcción de caminos como una actividad eficientísima para combatir la desocupación, realizando a tal efecto aquellas obras en las que se utilizara el mayor número posible de obreros.-

La repartición se hallaba entonces en estado de organización y desarrolló la máxima actividad que permitía sus posibilidades.-

Pocos años después desaparecen los efectos de la crisis y es en ellos cuando definitivamente organizada la Dirección Nacional de Vialidad, puede realizar una actividad intensa, que marca el período de mayor prosperidad en su gestión.- Entre los años 1935 y 1941 conyuban en la ejecución de la obra vial, junto al dinamismo de los hombres que dirigieron la repartición, la concurrencia de factores sumamente favorables tales como la abundancia y baratura de la mano de obra y materiales, así como la facilidad en la realización de los transportes.-

A mediados de 1942 comienza a sentirse sobre el producido de los impuestos a los combustibles y lubricantes, la gravitación del desequilibrio mundial provocado por la guerra, y poco después la Administración General de Vialidad Nacional tropieza con dificultades de todo orden para la realización de un programa de obras.- La escasez y el encarecimiento de los materiales, dificultades en los transportes, encarecimiento de la mano de obra, rescisión de los contratos por los contratistas, envejecimiento de la red troncal que origina mayores gastos de conservación, y menor producido de los impuestos, configuran una nueva etapa de la existencia del Organismo Vial que constituye el reverso de la que le precedió.-

El cuadro n° 58 detalla las inversiones realizadas en el período 1933/1947 y la relación de cada grupo de ellas con el total anual.-

(en miles de mán)

C O N C E P T O S	1 9 3 3 Importe	%	1 9 3 4 Importe	%	1 9 3 5 Importe	%	1 9 3 6 Importe	%	1 9 3 7 Importe	%
SUMIDOS Y GASTOS	8.383,3	25,5	5.984,8	21,3	7.356,7	14,4	8.848,0	12,2	9.586,3	13,7
Sueldos.....	3.358,1	16,0	3.887,5	14,2	4.487,5	8,8	5.307,5	7,3	5.482,5	7,8
Ley n° 12.215.....	2,0	0,0	2,0	0,0	2,0	0,0	2,0	0,0	2,0	0,0
Otros Gastos.....	2.996,2	2,6	1.097,4	7,1	2.869,2	5,6	3.540,4	4,9	4.103,8	5,2
Gastos funcionales.....	1.400,2	6,7	1.502,6	5,4	1.478,7	2,9	1.334,0	1,8	1.391,9	1,9
Gastos estudios.....	688,6	2,8	370,0	1,3	1.009,0	2,1	1.777,5	2,5	2.012,1	2,9
Gastos Inv.Patrimoniales (In- luso Decreto n° 9714/46).....	6,6	0,0	124,8	0,4	321,5	0,6	428,9	0,6	699,8	1,0
CONSERVACION DEL NACIONAL	2.324,3	11,4	2.720,5	10,0	3.682,5	5,3	3.773,8	5,2	4.362,1	6,2
OBRAS	13.280,8	63,7	19.284,6	68,7	41.070,5	80,3	60.032,5	82,5	89.174,0	90,1
Red Nacional, Mejoramiento y Seb. Mafta y Ley n° 6.315....	12.684,4	59,7	14.608,4	52,3	32.295,5	63,2	46.745,2	64,3	68.106,0	64,3
Cumplimiento Art° 13.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cotricipación Federal.....	726,6	3,4	4.636,1	15,4	8.775,3	17,1	13.284,3	18,3	18.034,2	25,7
Cumpl. Leyes especiales.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	63,8	0,1
Decreto n° 18.410/43.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
TOTAL	21.047,6	100,0	28.069,9	100,0	51.120,1	100,0	72.661,3	100,0	70.122,7	100,0

(1) incluido con 1.023.854,46 correspondiente a gastos recaudación no compensables..

1933/1947

(en miles de msn)

C O N C E P T O	1938	%	1939	%	1940	%	1941	%	1942	%
	Importe		Importe		Importe		Importe		Importe	
<u>SUMIDOS Y GASTOS</u>	<u>10.284,6</u>	<u>12,5</u>	<u>10.848,6</u>	<u>15,5</u>	<u>14.204,9</u>	<u>17,6</u>	<u>16.184,9</u>	<u>17,2</u>	<u>15.706,5</u>	<u>18,6</u>
sueldos.....	6.139,7	7,5	6.125,8	8,2	6.656,9	8,2	7.071,4	7,5	7.502,8	8,8
Ley n° 12.915.....	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Otros Gastos.....	4.144,8	5,9	4.722,8	6,7	7.548,2	9,4	9.113,5	9,7	8.303,7	9,7
Gastos funcionales.....	1.460,3	1,8	1.761,2	2,5	2.080,1	2,6	2.553,1	2,7	2.944,1	3,5
Gastos estudios.....	1.968,5	2,4	1.613,4	2,3	2.395,5	3,0	2.674,7	2,9	2.910,8	3,4
Gastos Inv. Patrimoniales (in- cluse Decreto n° 9714/46)....	716,1	0,8	1.343,2	1,9	3.073,3	3,8	3.886,7	4,1	2.348,8	2,8
<u>CONSERVACION RED NACIONAL</u>	<u>4.275,2</u>	<u>6,0</u>	<u>5.922,2</u>	<u>8,6</u>	<u>7.199,2</u>	<u>8,8</u>	<u>8.633,9</u>	<u>9,2</u>	<u>10.727,9</u>	<u>12,7</u>
<u>CEBAS</u>	<u>67.081,6</u>	<u>81,5</u>	<u>63.231,2</u>	<u>75,2</u>	<u>59.320,1</u>	<u>73,6</u>	<u>56.121,7</u>	<u>73,6</u>	<u>57.943,6</u>	<u>68,7</u>
Red Nacional, Mejoramiento y sob. Hafta y Ley n° 5.316....	48.147,3	58,5	39.374,7	58,9	36.798,3	45,6	45.079,8	47,9	39.456,8	46,8
Cumplimiento Art° 13.....	0,0	0,0	0,0	0,0	58,0	0,1	415,4	0,5	343,1	0,4
Coparticipación Federal.....	18.933,2	23,0	13.240,2	18,9	22.417,3	27,8	23.529,0	25,0	17.481,8	20,7
Cumpl. Leyes Especiales.....	1,1	0,0	117,0	0,1	46,5	0,0	187,5	0,2	656,9	0,8
Decreto n° 12.410/43.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<u>82.341,5</u>	<u>100,0</u>	<u>70.079,7</u>	<u>100,0</u>	<u>80.724,9</u>	<u>100,0</u>	<u>94.045,5</u>	<u>100,0</u>	<u>84.378,0</u>	<u>100,0</u>

(en miles de mds.)

CONCEPTOS	1943	1944	1945	1946	1947	TOTAL
	Inversión	Inversión	Inversión	Inversión	Inversión	
<u>SUBSIDIOS Y GASTOS</u>						
Subsidios.....	15,192.2	18,129.2	18,146.7	12,796.2	23,149.3	97,413.6
LEY N° 12,915.....	7,282.2	8,466.1	8,472.1	10,521.2	12,981.1	74,142.7
OTROS GASTOS.....	2.2	2.2	2.2	76.2	1,122.6	1,835.2
Costos funcionales.....	7,457.2	9,771.7	8,572.6	21,922.2	37,137.8	112,859.5
Costos estudios.....	1,194.9	3,028.8	2,914.3	1,312.7	5,270.1	15,736.8
Costos Inv. Preliminares	2,800.3	3,039.1	3,177.5	3,425.9	4,890.6	16,700.4
(Inv. Decreto n° 9724/46)....	1,483.4	3,581.8	2,520.8	14,653.9	27,200.1	62,464.5
<u>CONSERVACION DEL NACIONAL</u>						
PRIMA	11,024.2	14,850.9	17,129.1	21,121.2	25,134.0	129,259.4
	47,867.2	34,360.8	29,233.1	59,739.0	84,119.5	255,319.6
Red Nacional, Rejuntamiento,	31,652.4	35,114.2	27,820.6	11,653.2	44,707.1	150,947.5
Subsidios y Ley N° 5,315.....	520.0	773.7	1,200.3	1,295.6	1,016.0	6,123.9
Complemento Art° 13.....	14,124.9	14,994.0	12,841.0	15,004.8	15,031.9	71,028.6
Complemento Leyes Especiales	1,163.6	3,025.4	6,335.9	1,598.3	10,280.4	24,045.6
Decreto n° 18,410/43.....	0.0	562.7	1,883.5	4,113.1	12,223.1	19,410.5
TOTAL	74,355.0	87,536.1	83,463.3	100,116,704.5	172,621.4	319,113.3

En el término de 15 años se invirtieron más 1.139,1 millones, de los que más 242,0 millones correspondieron a sueldos y otros gastos, más 32,9 millones a la conservación de la red nacional y más 794,2 millones a la ejecución de obras.- Analicemos los parciales que integran los importes señalados.-

Con relación al total acumulado de inversión, el pago de haberes presenta el 8,9%. Agregando el costo del sueldo anual complementario instituido por la Ley n° 12.915, las remuneraciones pagadas al personal alcanzan el 9,2% del total.- Considerando que la "Repartición Impata al inicio de sueldos" no sólo los haberes del personal técnico y administrativo sino también los del personal de inspección de obras, se concluye que el porcentaje de tales erogaciones guarda estrecha relación con el total invertido.-

El promedio expuesto no ha sido espere el coeficiente de cada año. Entre 1935 y 1942 oscila éste entre el mínimo de 7,3% correspondiente a 1935 y el máximo de 8,9% del año 1942; entre 1943 y 1947 el porcentaje inferior está dado por el del año 1947 con 9,2% y el mayor de 11,1% corresponde a 1945.-

Las mayores remuneraciones pagadas al personal en los últimos años, han tenido origen en el cumplimiento de disposiciones de carácter social, tales la Ley n° 12.915 y decreto n° 14.671/46, por las que se establecieron el sueldo anual complementario y el escalafón para empleados y obreros del Ministerio de Obras Públicas, respectivamente.- El pago de mayores sueldos por aplicación del escalafón durante 1947, no gravitó sobre el saldo disponible para obras, dado que el Ministerio de Obras Públicas, financió por única vez, el costo de las mejoras.- La aplicación de la Ley n° 12.915 y del decreto n° 14.671/46 a partir de 1948, origina un mayor gasto que puede calcularse en más 6,0 millones que al no contar con el reintegro de fondos por el Poder Ejecutivo, incidirá sobre el saldo destinado a la construcción de obras de la red nacional y de coparticipación federal.-

Se ha expresado que en "Otros gastos" la inversión totalizó más 32,9 millones, vale decir un 11,2% del total.- Para su análisis han sido agrupados en tres grandes grupos, a saber: Gastos funcionales, constituidos

por los comunes que permiten el ejercicio de la función de dirección y administración; gastos de estudios, típicos de los organismos encargados de la construcción de obras, formado por los viáticos y movilidad devengados por las comisiones de estudios en la campaña, combustibles, jornales del personal obrero de las comisiones, censos de tránsito, etc.; y por último inversiones patrimoniales que reflejan los gastos que sustentan el patrimonio de la repartición, constituidos en gran parte por adquisiciones de equipos para obras.-

Los gastos funcionales insupearon el 3% del total de las inversiones, porcentaje este que permite afirmar que se ha isperado un criterio de austeridad en su realización.- En estudios se ha invertido una cantidad ligeramente inferior al grupo precedente, alcanzando el 2,9% del total; estas erogaciones guardan estrecha relación con la obra ejecutada, representando un 5% de la realizada por Vialidad Nacional, coeficiente que puede considerarse algo elevado.- Por último las inversiones patrimoniales constituyen el 3% de los totales.- En este rubro tienen especial preponderancia las adquisiciones de equipos del plan de más 30,0 millones aprobado por decreto n° 714/46 y cuyo monto en su casi totalidad entre los años 1946 y 1947 aumentó las inversiones anteriores en casi un 100%.-

En resumen puede expresarse que las erogaciones del rubro "Otros gastos" se han ajustado a las necesidades reales del organismo Vial.-

Pasemos al análisis de un rubro que en los últimos años ha gravitado pesadamente sobre el fondo nacional de Vialidad; es la conservación de la red troncal de caminos nacionales.- En el período comprendido entre 1943 y 1947 el costo de la conservación ha aumentado constantemente, sin grandes saltos anuales, como consecuencia de la mayor extensión de la red a conservar.- A partir del año 1944 se carga a la partida de conservación la amortización de las máquinas y equipos empleados que origina un aumento en el costo de aquélla.- En los años 1945, 1946 y 1947 se dictan varios decretos que persiguen mejorar la situación económica del personal obrero, instituyendo beneficios tales como el salario familiar, bonificaciones por mayor tiempo de la vida, manualización a 30 días y escalafón, que elevan en 1947

el costo de la conservación a más 35,2 millones, gravitando el aumento de más 20,3 millones operado respecto a 1944 en un porcentaje sumamente reducido al acrecentamiento de la red a conservar y su paulatino envejecimiento.-

En el año 1947, las mayores erogaciones por aplicación del escalafón y mensualización a 30 días del personal obrero, fueron reintegradas por única vez por el Poder Ejecutivo, por lo que, a partir de 1948 la Repartición deberá atenderlas a igual que las similares en "sueldos" disminuyendo las sumas destinadas a la construcción de obras.-

La cuestión tiene suma importancia y el Estado deberá resolverla aumentando los recursos de la Repartición.- En el estado actual de la red se considera equitativo que los gastos de conservación oscilen entre el 10 y 15%, siendo la media de los 15 años el 12,8%, y alcanzando el máximo en 1947 con un 20,4% del total.-

Prescindiendo de los mayores gastos originados en el cumplimiento de disposiciones del Poder Ejecutivo, podemos afirmar que el costo de la conservación guarda relación con las sumas invertidas en la construcción de obras.-

El último de los rubros del cuadro n° 58 es el relativo a las inversiones en obras.- Representan un 66,8% del total, del cual corresponde el 48,5% a las ejecutadas por Vialidad Nacional y el 18,3% a las de los Organismos Provinciales realizadas con fondos de la coparticipación federal.-

En los primeros años, cuando el costo de la conservación era reducido, las inversiones en obras insumieron entre el 80,1% y el 83,6% del total.- A partir de 1939 el porcentaje disminuye al 75,9% iniciando un proceso descendente que alcanza la relación mínima en 1947 con el 48,8%. Justo es destacar que el reducido porcentaje de 1947 no se debe a una disminución de la labor, puesto que las inversiones de ese año superaron a todas las de los anteriores, sino al incremento de otros gastos, ordinarios, particularmente conservación y sueldos, y gravitación del plan extraordinario de compra de equipos en el exterior.-

Las inversiones en la red nacional y obras de la ley 5.315 totalizan más 826,7 millones, o sea un 44,3% del total.-

Luego de un lapso en el período bélico de inversiones reducidas que llegan al mínimo en 1945, aumentaron éstas hasta alcanzar una suma elevada en 1947.- Sin embargo, conforme se expresó al tratar el costo de la conservación, las mayores inversiones no son reflejo exclusivamente de una mayor actividad, sino principalmente de las mejoras en los jornales y del mayor precio de los materiales de construcción; será preciso que para que Vialidad pueda continuar la obra con el ritmo de anteguerra que se aumenten sus recursos, ya que el crecimiento vegetativo del producido de los impuestos es absorbido por erogaciones extrañas a la ejecución de ellas.-

La actividad de las provincias se mantiene reducida.- Las inversiones anuales son inferiores a los créditos de que disponen, insuñiendo el 18,3%.-

Resumiendo, ponderando la relación-promedio de los distintos períodos que integran sus inversiones y teniendo en cuenta las dificultades con que tropezó en los últimos años, puede considerarse muy satisfactoria la gestión del Organismo Vial en sus 16 años de existencia.- En ellos ha dado al país una vasta red de caminos, pavimentada en buena parte, conservada permanentemente y mejorada de continuo, que coloca a nuestro territorio en un lugar de vanguardia en el mundo, en materia de caminos.-

Para completar la visión de la labor desarrollada, se inserta el cuadro siguiente, en el que se exponen las sumas asignadas para cada régimen de obras, importes de proyectos elevados, aprobados y adjudicados, créditos e inversiones acumulados, y saldos al término del ejercicio de

(en miles de m/n)

CONCEPTOS	ASIGNACION	O B R A S			Créditos para inversión	Inversión acumulada	%	Saldos para futuras afectaciones	Saldos para futuras inversiones
		Proyectadas	Aprobadas	Adjudicadas					
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
<u>I - LEY 11.659</u>	<u>1.905.392,3</u>	<u>1.185.000,4</u>	<u>1.165.844,3</u>	<u>1.015.879,7</u>	<u>1.082.152,1</u>	<u>765.007,4</u>	<u>70,7</u>	<u>720.391,8</u>	<u>317.144,7</u>
Red Nacional...	933.039,9	660.253,4	655.213,1	603.029,9	544.053,4	490.377,1	90,2	272.346,5	53.176,3
Cop.Federal....	392.417,3	306.031,5	300.718,5	273.766,1	316.931,1	217.023,6	69,2	86.385,8	97.007,5
Cump.Dto.18.410	413.416,4	156.091,9	155.592,6	92.882,6	167.256,7	19.431,6	11,6	257.324,5	147.825,1
Mejoramiento 1935	2.761,5	2.639,0	2.699,0	2.699,0	2.761,5	2.678,2	97,0	62,5	83,3
Mejoram.y emerg.	445,5	445,5	445,5	445,5	445,5	445,5	100,0	- -	- -
Sobrep. s la nalla	3.500,0	3.492,9	3.492,9	3.492,9	3.500,0	3.481,0	99,5	7,1	19,0
Cump.Leyes Espec.	136.111,7	46.334,0	37.228,9	30.432,6	32.563,9	24.046,5	73,8	90.777,6	8.517,4
Cump.Art.º 13.....	23.640,0	10.652,2	10.453,9	9.131,2	16.640,0	6.123,9	36,8	12.987,8	10.516,1
<u>II - LEY 5.315</u>	<u>41.139,5</u>	<u>31.593,0</u>	<u>31.399,9</u>	<u>30.198,2</u>	<u>41.139,5</u>	<u>29.196,1</u>	<u>71,0</u>	<u>9.546,5</u>	<u>11.943,4</u>
	<u>1.946.531,8</u>	<u>1.216.593,4</u>	<u>1.197.244,2</u>	<u>1.046.077,9</u>	<u>1.123.291,6</u>	<u>794.203,5</u>	<u>70,7</u>	<u>729.338,3</u>	<u>329.088,1</u>

Nota: No se consideran en la columna "f" Red Nacional-Créditos a distribuir (\$ cr.97.318,02 m/n): Coparticipación Federal-Créditos en suspenso (\$ 1.356.780,70 m/n): Coparticipación Federal-Créditos pendientes (\$ 12.367.519,17 m/n)..

Observamos que las sumas asignadas para obras totalizan m\$n 1.946,5 millones.- Con cargo a ellas se elevan proyectos por m\$n 1.216,6 millones de los que m\$n 1.197,2 millones han tenido aprobación habiéndose dispuesto su adjudicación e realización por vía administrativa por m\$n 1.046,1 millones.- Los créditos y las inversiones ascendieron respectivamente a m\$n 1.123,3 y m\$n 794,2 millones.- Restan para futuras afectaciones en 729,9 y m\$n 343,3 para nuevas inversiones.-

- Situación actual del régimen de la ley 11.658 (T.O. 1939).- En el cuadro n° 58 se sintetizan las inversiones realizadas anualmente desde 1933 a 1947, determinándose la relación de cada grupo de gastos con el total.- Si bien estos coeficientes son útiles para examinar la gestión de la Administración General de Vialidad Nacional, no revelan en cambio, los recursos con que ese organismo dispuso anualmente para cada tipo de gastos, prescindiendo de los transferidos de ejercicios anteriores.-

Así podría darse el caso que la proporción de inversiones anuales en obras de la red nacional aumentara durante un cierto número de años, habiendo disminuido en ellos los recursos asignados para ese sector de obras como consecuencia de una escasa inversión en ese período de sumas autorizadas para otros fines, o simplemente por haberse utilizado además de los créditos de cada año, sumas asignadas a la red nacional en ejercicios anteriores no invertidas.- Es de utilidad recordar que para los créditos destinados a obras no se opera la caducidad anual del saldo no utilizado, sino que este es transferido al siguiente, a diferencia del sistema adoptado para los créditos ordinarios del Presupuesto de Gastos.-

Con criterio similar al adoptado en capítulos anteriores, el gráfico que se inserta en la página n° 210 refleja las proporciones que del total de créditos de cada año, se han destinado para "Sueldos", "Otros Gastos", "Mantenimiento", "Red Nacional", "Coparticipación Federal" y "Artículo 13".-

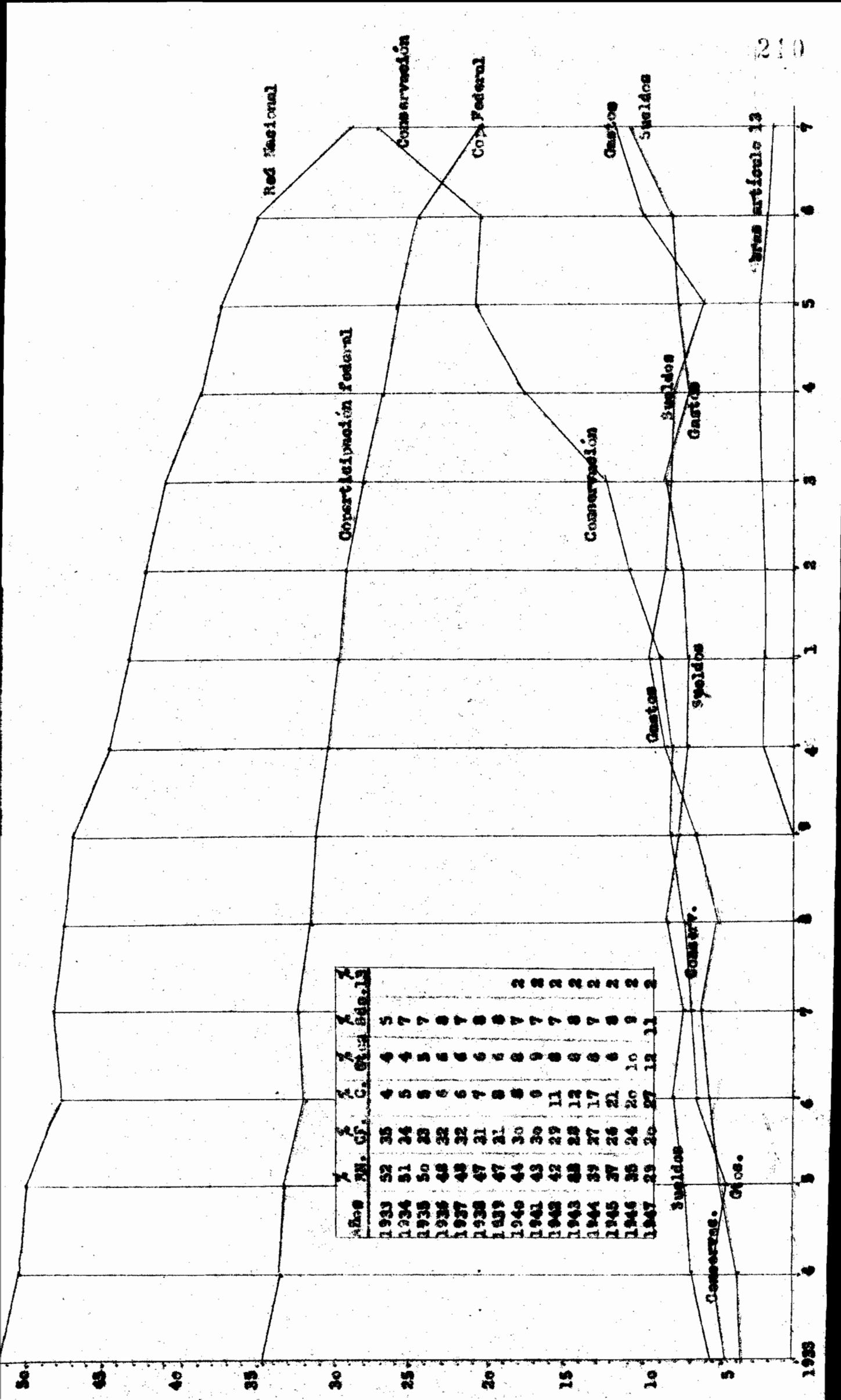
Para la representación de las curvas de este gráfico, alguna de las reproducciones de otros anteriores, se ha adoptado el siguiente procedimiento: El total a considerar como base del prorrateo está dado por los recursos comunes devengados, destinados a financiar los gastos del régimen

de la ley 11.658, sin considerar aquellos con afectación específica que incrementan partidas al margen de la distribución fijada por la ley.-

El crédito para "sueldos" y "otros gastos" es equivalente a las inversiones efectivas de cada año, por cuanto las economías acrecientan las asignaciones de la Red Nacional y Coparticipación Federal.- Pero para denunciar el verdadero porcentaje de tales gastos que origina el cumplimiento de la ley 11.658, se deducen las erogaciones ocasionadas por las obras de la ley 5.315, decreto 13.410, suprimiendo entre los recursos el importe similar ingresado en los rubros "Contribución Ley 5.315 a los Gastos Administrativos" y el de igual denominación correspondiente al Decreto 13.410.-

Para "Conservación" el crédito anual definitivo está dado por la inversión, por ser esta una partida de caudalidad anual.- La asignación de red nacional y coparticipación federal se forma con la diferencia entre los recursos comunes devengados y las inversiones realizadas - excluido el 85 para la formación del fondo del artículo 13- y el refuerzo proveniente del fondo móvil de ese artículo.-

Explicada la formación del gráfico, éste es expuesto a continuación.-



Artículo 13

Conservación

Gastos

Sueldos

Sueldos

Gastos

Sueldos

Conservación

Cops Federal

Conservación

Red Nacional

Participación Federal

Nos señala el mismo que mientras la proporción de recursos destinados a la construcción de obras de la red nacional y coparticipación federal disminuye año tras año, las inversiones en gastos comunes del ejercicio y en particular las de conservación, aumentan hasta llegar a absorber en 1947 el 49,25 del total recaudado.-

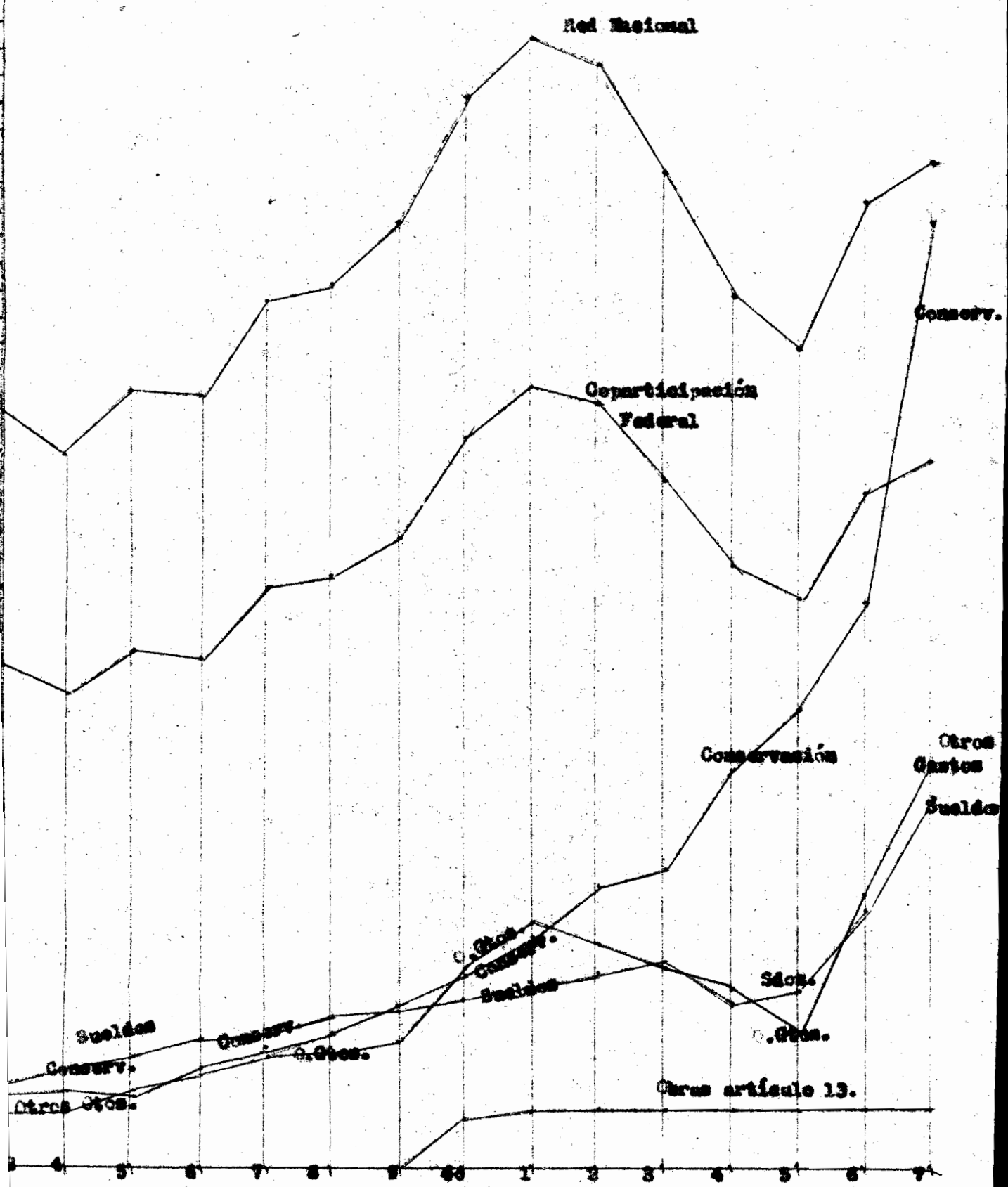
Ello nos indica que el régimen de la ley 11.538 está reduciendo en forma rápida la proporción de los recursos destinados a la construcción de obras, cuando aun se halla lejos de haberse completado la red de caminos del país.-

Por otra parte, la reducción de créditos para la realización de obras, no se opera sólo en cifras relativas, sino también en las absolutas. Los importes que en 1947 se asignaron para la construcción de obras de la red nacional y coparticipación federal son inferiores a los de algunos años anteriores.- Es decir que el aumento del producido de los impuestos no alcanza a compensar las mayores erogaciones en materia de gastos, reduciéndose no ya la relación, sino el monto de las sumas destinadas a la construcción de la red troncal y financiación del sistema de coparticipación federal.-

Para completar el gráfico n° 60, el siguiente representa los aportes que anualmente se destinaron para sueldos, otros gastos, y conservación, y aquellos que se asignaron para la construcción de obras, totalizando la suma de todos ellos un importe igual al monto de los recursos recaudados cada año.-

61 - CREDITOS ANUALES DESTINADOS PARA SUELDOS, OTROS GASTOS,
CONSERVACION, OBRAS DE LA RED NACIONAL, COPARTICIPACION
FEDERAL Y ARTICULO N° 13.

(en millones de m.n.)



El crédito correspondiente lo excede más arriba.-- Las sumas asignadas para la realización de obras no han aumentado con el mayor producido de los impuestos, con el agravante que el mayor costo actual de la construcción de obras viales, reduce a una tercera parte aquella a realizar con esos fondos respecto a la época de preguerra.--

Este problema es importante para la economía del régimen de la Ley de Vialidad; la reducción continua del porcentaje que del total recaudado se destina al sistema de coparticipación Federal puede inducir a algunas provincias a emular su comportamiento a la Ley 11.658, estableciendo en el orden local mayores impuestos internos a los combustibles y lubricantes, con los resultados consiguientes para el desarrollo de la red vial en forma coordinada y armónica.--

Pasemos ahora a considerar brevemente el problema expuesto en capítulos anteriores relativos a la situación financiera del régimen de la Ley 11.658.--

Ya se ha expresado, que el organismo Vial consideró inicialmente como recursos distribuidos los \$111,5 millones adeudados por el Poder Ejecutivo.-- En esa forma aparece en sus balances de cierre de ejercicio, en el rubro "créditos afectos a obras" una autorización para gastar que no encuentra su contrapartida en el activo en los rubros "efectivo" o "títulos y letras", sino en las cuentas "Letra de Tesorería (aporte estado)" y "aporte del estado" cuyos importes exteriorizan las sumas efectivamente adeudadas por tantas denominaciones.--

En el capítulo relativo al aporte del Estado, se indicó que la Dirección Nacional de Vialidad pudo desenvolver su gestión gracias a la inactividad de las provincias en el uso de las sumas que les correspondían en concepto de coparticipación Federal.--

Más adelante el pasivo del balance de fin del ejercicio de 1967 denota un crédito disponible para obras de la red nacional de \$11,1 millones y de coparticipación Federal de \$11,4 millones, encontráranse en el activo conigüente una deuda del Estado para el sector de la red nacional de \$11,9 millones y de coparticipación de \$11,6 millones, que

nos indica que el exceso de inversiones en obras de la red troncal respecto a las sumas realmente ingresadas que conforme al prorrateo de la ley le corresponden, alcanza a más 35,8 millones, mientras que para las de coparticipación federal el resguardo de recursos percibidos asignados (pendiente de inversión) es de más 76,8 millones, de los que solo quedan disponibles más 41,0 millones dado que la diferencia ha sido utilizada provisoriamente y con cargo de reintegro en las obras de la red nacional.-

La falta de aporte del Estado ha de originar fatalmente, y es posible que dentro de breve plazo, una crisis financiera a la Administración General de Vialidad Nacional.- no podrá seguir la repartición indefinidamente autorizando la ejecución de obras en base a recursos pendientes de ingreso, utilizando provisoriamente para pagarlos fondos que no le son propios.- El Poder Ejecutivo podrá autorizar que se utilicen los grandes saldos disponibles del decreto n° 13.410 e gestionar la modificación de la ley incrementando los recursos, pero con ello diferirá para el futuro la solución integral del problema que sólo logrará con la entrega de la suma adeudada, dado que ésta no puede ser cancelada, por haber sido invertida en parte y estar el resto afectada al pago de obras en construcción.

Completando este punto se incluye a continuación el balance general de la Administración General de Vialidad Nacional al cierre del ejercicio de 1947.-

ACTIVO

CASA Y BARRIO

Ley 11.658
Decreto 18.410
Ley 5.315

LABORES EN ZONAS RUSTICAS

Ley 11.658
Decreto 18.410
Ley 5.315

LIBROS Y ARCHIVOS

Ley 11.658
Decreto 18.410
Ley 5.315

ARMAS DE FUEGO Y MUNICIONES LEY 11.658

Red Nacional
Coparticipación Federal.
Para Cumplimiento de Leyes Sociales

LABORES EN ZONAS RUSTICAS (ARMAS DE FUEGO) LEY 11.658

Red Nacional
Coparticipación Federal

LABORES EN ZONAS RUSTICAS LEY 11.658

Devoluciones e Ingresos
Autorizados a Devengar

LABORES EN ZONAS RUSTICAS LEY 11.658

CUENTAS DEPARTAMENTALES LEY 11.658

PARISTADO A EJERCICIO SIGUIENTE

Ley 11.658
Ley 5.315

51.082.335,24
21.490.887,53
37.706.856,51
1.884.627,46

15.418.311,16

14.461.473,35
973.212,87
- 18.385,00

130.488.366,24

30.188.600,40
89.999.982,80
18.388.408,00
77.384.675,00

41.056.666,64
32.233.333,34
4.094.675,00

48.200.000,00
47.506.666,67
333.333,33

15.232.045,24
5.287.002,17
9.952.044,60

398.774,28

2.599.581,44

4.821.059,24

4.816.167,76
4.913,07

356.246.130,81

LABORES EN ZONAS RUSTICAS

Ley 11.658
Decreto 18.410
Ley 5.315

CUENTAS DEPARTAMENTALES

Ley 11.658
Decreto 18.410
Ley 5.315

DEBITOS AFECTADOS A OBRAS

Red Nacional
Adquisición Equipos Decreto 9.714
Coparticipación Federal
Coparticipación Federal-Créd. en suspenso
pendientes

Cumplimiento Decreto 18.410
Artículo 13
Varias
Obras Ley 5.315

38.745.886,81
29.360.612,91
8.997.002,28
197.851,72

21.462.481,84
2.261.505,74
1.132.692,70
68.283,38

214.028.282,14
53.079.152,14
-28.276.867,17
97.007.486,89
1.958.780,78
12.367.619,17
147.826.198,36
19.616.003,77
8.619.665,26
11.943.462,99

356.246.130,81

PASIVO

3 - Necesidad de modificación de la ley n° 11.658 (T.O. 1939).- Los dos gráficos expuestos en el punto anterior muestran la reducción en cifras relativas y absolutas de las sumas que se destinan a la ejecución de obras.- De continuar ese ritmo, es posible que en plazo no muy lejano, los gastos comunes del ejercicio absorban la casi totalidad de los recursos cuando aún las obras de viabilidad se hallen muy lejos de considerarse realizadas, entrando además un peligro para la existencia del actual régimen de coparticipación federal.-

Otra situación que cabe destacar, es la importancia adquirida por los recursos que se destinan para obras extrañas a la estructura del régimen de la ley de Viabilidad.- el principal de ellos es el proveniente del decreto 13.410, que en 1947 constituyó un ^{24%} del total de recursos recaudados.-

De estas consideraciones y de otras hechas en diversos capítulos de este trabajo, surge la necesidad de modificar la ley, siendo las principales reformas a introducir el aumento de los recursos, ampliación del plazo de vencimiento de la ley y la unificación en un solo cuerpo orgánico de todos los regímenes de obras existentes al margen de la Ley n° 11.658 (T.O.).-

Podríamos fijar las modificaciones a realizar en el texto de la ley de Viabilidad, en las siguientes.

1°.- Aumento de los impuestos a los combustibles y lubricantes.- Los nuevos gravámenes se establecerían en base al cociente del costo de la obra que aún falta realizar dividido por el número de años que su construcción demandará.-

Establecida así la cifra anual y relacionando las erogaciones presuntas en materia de sueldos, otros gastos y conservación, se fijarían los impuestos en los límites necesarios para alcanzar una suma equivalente al total obtenido.- deberá desde luego ampliarse el plazo vigente de vencimiento de la ley.-

2°.- Los nuevos impuestos deberán establecerse en una misma suma para todos los combustibles usados por los vehículos que usan la vía pública, sin perjuicio de crear un impuesto adicional para el resto de los combustibles líquidos que no resulten gravados por ser utilizados en otras actividades.-

3°.- Suprimir el aporte de \$Mn 10,0 millones a cargo de Rentas Generales e incorporar al fondo de vialidad el producido del impuesto interno a los neumáticos.- Se deberá arbitrar además las medidas necesarias para que el Estado abone los \$Mn 121,5 millones que adeuda al Organismo Vial.-

4°.- Aumentar en lo que las necesidades lo exijan el impuesto provincial a los combustibles, creando uno similar a los que se consumen en la capital federal y territorios nacionales cuyo producido se distribuirá entre las jurisdicciones citadas.-

5°.- Incorporar el impuesto del decreto n° 18.410 al fondo de vialidad manteniendo la afectación especial que el dispone, previa deducción de un 15% para el pago de sueldos y otros gastos, suprimiendo correlativamente el \$Mn 1,0 millón destinado para rutas internacionales por el artículo 13.-

6°.- Fijar como mínimo en \$Mn 500 millones la autorización conferida al Poder Ejecutivo para emitir Bonos de Vialidad, suprimiéndose las condiciones que la ley indica en cuanto a tipo de colocación e interés.-

7°.- Aumentar el límite de contribución de coparticipación federal por kilómetro de caminos, y el porcentaje que se destina para conservación de la red provincial.-

8°.- La distribución entre la Capital, Provincias y Territorio de la red nacional deberá hacerse como dice la ley en proporción al consumo de combustibles, pero teniéndose en cuenta la gravitación de cada uno de ellos en la formación del fondo de vialidad en caso que no se establezca un gravamen igual para todos los combustibles.-

9°.- Será necesario introducir otras modificaciones de menor importancia, tales como la clasificación de recursos en gravados por el

artículo 13 y no gravados; reformas en la redacción de algunos artículos del capítulo de Coparticipación Federal; supresión de la escritura pública en las adquisiciones directas de inmuebles que realice el Organismo Vial, etc.

4 - Conclusiones finales. - En síntesis, por todo lo expuesto puede concluirse afirmando:

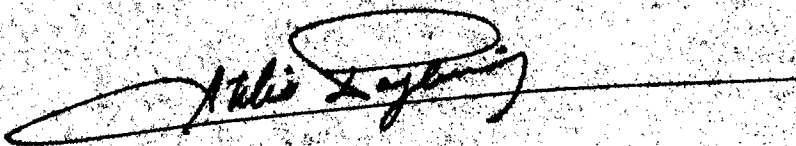
1°.- La ley de Vialidad n° 11.658 y su modificatoria n° 12.625, han dado excelentes resultados al país, permitiendo la creación de la red de caminos existente, merced a sus acertadas disposiciones, y a la actividad desplegada por el Organismo encargado de realizarla.-

2°.- La situación actual del régimen de la ley n° 11.658 (T.O.) exige la modificación de ella, fundamentalmente de las disposiciones relativas a recursos, a efectos que el aumento de las sumas recaudadas, compense los mayores gastos y costos, y permita completar la red troncal de caminos nacionales.-

3°.- El Poder Ejecutivo deberá hacer entrega de las sumas adeudadas en concepto de aporte anual de \$ 10,0 millones, como único medio de dar una solución integral y definitiva al problema financiero que su incumplimiento origina a la Administración General de Vialidad Nacional.-

Buenos Aires, junio 13 de 1948.-

Atilio Angel Pagliano
 Registro n° 7.626
 Casca 5180 - Capital
 B.A. II-9174



BIBLIOGRAFIA

- Memorias y Publicaciones de la Dirección Nacional de Vialidad
- Leyes, decretos y reglamentos relativos a la vialidad de la R. Argentina
- Plan de Gobierno 1947/51 - Presidencia de la Nación
- El Plan quinquenal y las obras públicas - Ministerio de Obras Públicas
- Antecedentes sobre la ley de Vialidad (1932) - D. Nacional de Vialidad
- Diario de Sesiones del Congreso
- Bases para hacer efectiva la Copart. Federal - D. Nacional de Vialidad
- Informaciones suministradas por la Administración Gral. de Vialidad Nac.
- Revista económica del Eco. de la Nación Argentina - Noviembre de 1932
- Memorias del Tercer Congreso Argentino de Vialidad
- Memorias del Cuarto Congreso Argentino de Vialidad
- La Vialidad y los transportes por caminos en la República Argentina
Publicación n° 6 del Instituto de Economía de los Transportes (1939)
- La Ayuda Federal a las provincias - por el Ingeniero Abel F. Cornejo (1933)
- La Vialidad en la República Argentina - Su evolución y estado actual -
por el Ingeniero Teodoro Sánchez de Bustamante (1934)
- La financiación de carreteras - por el Ingeniero T. Sánchez de Bustamante
- ensayo sobre legislación nacional de caminos - por el Ingeniero Roberto
Kurtz (1935)
- Revista de caminos n° 73 - Julio - Agosto de 1947.-

oooooOoooo