



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



Financiación de la industria de la construcción como elemento básico de estabilidad económica

Sáenz, Renato Dámaso

1964

Cita APA: Sáenz, R. (1964). Financiación de la industria de la construcción como elemento básico de estabilidad económica.

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

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

CATEDRA DE ECONOMIA Y POLITICA BANCARIA

ORIGINAL

TRABAJO PARA EL EXAMEN DE TESIS

SOBRE EL TEMA:

"FINANCIACION DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION
COMO ELEMENTO BASICO DE ESTABILIDAD ECONOMICA"

Presentado por el alumno:

RENATO DAMASO SAENZ

para optar al grado de Doctor en Ciencias Economicas.

Reg.: 6059

Domicilio: Rodriguez Peña 1229
Buenos Aires.-

Telefono: 32-6781 y 44-8285

Renato S.

TESIS

H. 2226

S 1 F

BUENOS AIRES
1964

SUMARIO

CAPITULO I

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA Y SUS CARACTERISTICAS

- A) SUMA DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.-
- B) FACTORES INFRAESTRUCTURALES DE PROGRESO.-
 - 1.- Antecedentes Nacionales.-
 - 2.- Antecedentes Internacionales.-
- C) ESTADOS DE ORGANIZACION COMUNITARIAS.-
- D) ORGANIZACION DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION EN LA REPUBLICA ARGENTINA.-
 - 1.- Capacidad constructiva.-
 - 2.- Mano de Obra y Salarios.-
 - 3.- Materias Primas y Equipos.-

CAPITULO II

PROBLEMAS FUNDAMENTALES DE LA INDUSTRIA

- A) LA INFLACION COMO FACTOR DISTORSIONANTE.-
- B) AHORRO NACIONAL INSUFICIENTE.-
- C) RETENCIONES DEL FONDO DE VIALIDAD.-
- D) FALTA DE PLANIFICACION.-

CAPITULO III

ALGUNAS FORMAS ACTUALES DE FINANCIACION

CAPITULO 7

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA Y SUS CARACTERISTICAS

A) SUMA DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.-

Diversas son las causas que inciden en todo proceso de evolución.-

La Industria de la Construcción, como suma de actividades productivas, ejerció una profunda gravitación en el desarrollo de las civilizaciones, pues ella es la herramienta utilizada por éstas en su intento de transformar la naturaleza, adaptándola a las necesidades humanas.

Se constituyó así uno de los factores determinantes // del crecimiento demográfico alcanzado por la humanidad sobre el medio ambiente / en su evolución desde la barbarie, hasta la posesión de su destino actual en una sociedad planificada.-

La Industria de la Construcción, no halló siempre en estrecha relación con los períodos de adelanto, estancamiento o decadencia / de las civilizaciones.- Algunas de sus obras como las pirámides y monumentos egipcios perduran y maravillan aún, en las épocas modernas.- De otras apenas se conservan unos pocos vestigios, como ocurre con poderosas ciudades, hoy desaparecidas.-

Cuando Roma era la capital del mundo, con una población de más de 3.200.000 habitantes, Londres era apenas un pequeño pueblo de // pescadores, París un simple campamento de soldados del Imperio, Berlín no / existía, y ni hablar de Nueva York o Buenos Aires.- La decadencia romana llegó a despoblar la anteriormente esplendorosa capital, al punto de ver / disminuída su población hasta casi 50.000 habitantes.- El cambio radical

CAPITULO I

FINANCIACION DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION Y LA ESTABILIDAD ECONOMICA COMO TESIS FUNDAMENTAL DE ESTA INVESTIGACION

- 1) RECURSOS PARA FINANCIACION DE VIVIENDAS. - CANALIZACION DE MEDIOS DISPONIBLES, DE ACUERDO A LA NATURALEZA DE LAS OBRAS.
- 2) RECURSOS PARA FINANCIACION DE OBRAS INDUSTRIALES.
- 3) RECURSOS PARA FINANCIACION DE FONDO EN LAS OBRAS PUBLICAS.
- 4) FINANCIACION INTERMEDIA Y LA ACTIVIDAD BANCARIA. - NECESIDAD DE CREACION DE UN ORGANISMO BANCARIO ESPECIAL.

CONCLUSIONES

otras poderosas ciudades en el mundo Islámico, como Bagdad, que llegó a superar el millón de habitantes, y Córdoba en Andalucía, que como capital del Califato Occidental excedía los 500.000 habitantes.-

La clave del desarrollo social se encuentra en la lucha que debe mantener el hombre con la naturaleza.- En cada período histórico, él ha modificado el medio ambiente de acuerdo con el nivel alcanzado por las / fuerzas de la técnica.-

La aparición de las primeras ciudades fue un fenómeno tardío en la historia de la evolución.- Habían transcurrido ya más de 500.000 años de la vida humana, cuando éstas surgieron.-

La civilización tuvo su cuna en los valles fluviales, donde / se originaron los grandes reinos que dieron nacimiento a las primeras ciudades.- Surgieron así las civilizaciones egipcia, valle del Nilo; mesopotámica, comprendida entre el Eufrates y el Tigris; India entre los ríos Indo y Ganges, y china entre el Yangtze Kiang y Hoang-Ho.-

La necesidad de protección fue la que determinó sin duda la / ubicación de antiguas ciudades en arcos o colinas escarpadas como Atenas o / Roma, en islas como París o Venecia, o en lugares aislados, con el desierto a un lado y el mar al otro, como en el caso de las ciudades egipcias.-

Con el transcurrir del tiempo, las rutas comerciales actuaron también como factor decisivo en la erección de nuevas ciudades y en el oculto / ro de otras.- El desarrollo de las ciudades marítimas surgió como consecuencia del adelanto de la técnica naval.- Alejandría nació como punto de enlace para las comunicaciones marítimas recién cuando se perfeccionaron las embarcaciones.-

La aparición de las primeras ciudades, estuvo siempre precedida por largos períodos de transición.- Ejemplo de estas etapas fue la sucesiva /

aparición de la vida tribal y la aldea incipientes; del burgo, del feudo, y del castillo, hasta llegar a las primeras ciudades propiamente dichas.-

La técnica de la construcción de las ciudades ha sido siempre producto del medio y de los medios.- Se justifica así la creación de un París primitivo, sin fortificaciones; de una aldea pesquera como Berlín, o de la primer empalizada de Nueva York.-

En la sociedad moderna, tienen especial significación las herramientas ideadas por la técnica para la producción y construcción de bienes.-

La metalurgia de los primeros períodos industriales dependió de la madera y del agua para el calor que requieren su proceso; el nacimiento de la energía a vapor y más tarde de la electricidad pasaron a dar preponderancia al carbón, convirtiendo en regiones de fundamental importancia a la cuenca de Lorena, los Urales, el Ruhr, las regiones de Pittsburgh, Misur o Irak.- Una serie de pequeñas aldeas se funden en gigantescos conglomerados urbanos.-

Los modernos rascacielos, orgullo de la industria de la Construcción en las modernas ciudades, nacieron como una consecuencia directa del costo de la tierra y del nacimiento urbano.- Se vio como era necesario montar un piso sobre otro como sostén, ya que los muros podían ser encajados dentro de una estructura de acero; luego con la aparición del ascensor, pudo llegar a construirse edificios como el Empire State Building de Nueva York, que cuenta con 102 pisos y 349 metros de altura.-

Queda demostrada por lo tanto la enorme influencia que la industria de la Construcción ha tenido en el desarrollo de las civilizaciones, lo que llevó al Gobernador del Estado de Guanabara, al proceder a la apertura del III CONGRESO INTERAMERICANO DE LA CONSTRUCCION, celebrado en Río de

Janeiro en 1952 a expresar: "Hemos asistido recientemente en Brasil y tal vez no hayamos perfilado de manera totalmente clara los contornos que el mismo presenta, a un extraordinario ejemplo de fecundidad de la libertad de empresa através de la Industria de la Construcción.- Sean cuales fueran los reparos o las restricciones que puedan hacerse a la construcción de Brasilia, no se pueda negar el hecho de que aquel serial, en aquel desierto, la industria privada de la construcción civil y los trabajadores que hasta un mes antes nunca habían trabajado con cemento, al amparo de la libertad de trabajo y de la libertad de la iniciativa privada, erigieron una metrópolis, allí, en el yermo..." - (1)

A su vez la importancia de esta Industria, como factor preponderante del equilibrio económico-social, fue puesta de manifiesto en las palabras con que la Delegación Argentina expresara, en el acto inaugural del referido Congreso: "... es una de las actividades de mayor gravitación en la economía de los países, a tal punto que, del análisis de la situación por que atraviesa, puede deducirse la del propio país.- De ahí la evidencia del conocido aforismo económico que dice: "cuando la construcción va bien, todo va bien..." -

A su vez, la inverda, puesta de manifiesto en toda crisis de la economía, es increíblemente cierta.- Además, ocupa un lugar preponderante dentro del sin número de actividades útiles con que los hombres tratan de alcanzar la felicidad personal y de la colectividad, razón ésta que justifica plenamente el lema de la Federación Interamericana de la Construcción, o sea que LA CONSTRUCCIÓN ES LA INDUSTRIA DEL BIENESTAR HUMANO" - (2)

B) FACTORES INFRAESTRUCTURALES DE PROGRESO.-

Se tratará en este capítulo de una serie de hechos representativos que ejemplifiquen la influencia que la Industria de la Construcción posee como elemento básico positivo para el desarrollo, teniendo en cuenta los grados de evolución económico-social y la organización política de los países.-

1) Antecedentes Nacionales.-

Periodo Colonial y de la Independencia.-

Durante la época colonial, las ciudades del Virreynato del Río de la Plata tuvieron un desarrollo edilicio pobre, comparado con el alcanzado en el Perú y en México.-

Buenos Aires carecía hasta 1780 de todo servicio urbano.- El primer antecedente de construcción de pavimentos realizados // por contribución de los vecinos, tuvo lugar el 12 de diciembre de 1780 al empedrarse la cuadra de la actual calle Bolívar entre la Plaza Mayor y el Colegio de los Jesuitas.- A partir de ese año recién comenzaron a realizarse algunas obras propiciadas por Virreyes progresistas como Vértiz, // Arredondo y Avilés, que tuvieron como efecto primordial el inmediato mejoramiento tanto en las nuevas construcciones como en la modernización // de las existentes.-

Lograda ya la independencia política del país, la // tarea de promover a un buen desarrollo urbano planificado halló en Rivadavia un estasiasta continuador.- Fue en su condición de Ministro de // Gobierno de Martín Rodríguez (1820-1824) que planeó la construcción de // un puerto en La Ensenada de Barragán; logró la contratación de un crédito

con los banqueros ingleses Raring Brothers & Co., para la construcción del puerto de la Capital; planeó la construcción de una avenida de circunvalación y rutas de acceso dispuestas una cada cuatro cuadras; estableció la formación de echavas en las esquinas; nomenclatura de calles y observancia de líneas de edificación; además de otras medidas progresistas, entre las que se encuentra la terminación de la Catedral.-

Posteriormente, ya bajo su presidencia (1826-1827) se dispuso la delimitación del distrito Federal, mediante la llamada Ley de Capitalización del 4 de marzo de 1826, que en su artículo 6º establece: "Corresponde a la capital del estado todo el territorio que se comprende entre el Puerto de Las Conchas hasta el puente llamado de Márquez, y desde este, tirando una línea paralela al Río de la Plata, hasta dar con el de Santiago".-

(3).-

Luego de la renuncia de Rivadavia mucho de estos planes pasaron al olvido, y comenzaron a desarrollarse los centros urbanos en forma inorgánica.- Sarmiento manifestó al respecto: "La América española se distingue por la superficie desmesurada que ocupan sus ciudades apenas pobladas y el hábito de ver diseminarse los edificios de un solo piso en las // llanuras, nos predispone a hallar estrecho el espacio en que en Europa están reunidos 200,000 habitantes.- De este despilfarro de terreno viene // que ninguna ciudad española en América pueda ser iluminada por el gas, ni servida por el agua, porque el costo excesivo de los caños que deben distribuir una y otra no encuentran 50 habitantes en una cuadra".- (4).-

La Frontera con el Indio.-

En 1876 se comenzó la construcción de la llamada ZANJA DE ALSINA, trazada através de llanuras asoladas por los indios para prevenir / los malones que saqueaban las haciendas y causaban toda clase de destrozos.- Con el fin de detenerlos, se pensó en la construcción de una zanja que constituyera una valla para invasores.-

La extensión de la misma se proyectó sobre unos 600 km., / variando con las características del suelo, la profundidad y el ancho del / zanjón.-

De la obra, realizada a iniciativa del Dr. Adolfo Alsina, llegaron a construirse 375 km. de zanja de tres metros de ancho y dos de // profundidad con un terraplén y parapeto adyacente de uno a dos metros de altura, desde las cercanías de Bahía Blanca, en forma paralela al límite entre Buenos Aires y La Pampa, con trazado similar al que actualmente tiene la ruta Nacional Nº 33.-

Constituyendo un sistema complementario de la zanja, se / procedió a la construcción de una red de fortines y fuertes, ubicados sobre las adyacencias de la misma y distanciados entre sí por una o dos leguas.- Estos fortines no solo cumplieron con sus fines militares, sino que constituyeron la base de hoy florecientes ciudades como Lamadrid, Rauch, Necochea, Guaminí, 25 de Mayo, etc.-

Es interesante ver la forma como se procedió a la financiación de esta obra y ciertos aspectos técnicos que hoy llaman la atención, // por la actualidad que aún tienen.-

La financiación se concretó con un aporte de \$ 7.000.000,-- de los cuales el Gobierno Nacional integró \$ 4.000.000,-- y el de la provir- /

cia de Buenos Aires \$ 3.000.000,--.- Entre las instrucciones dadas por el Gobierno de la Provincia al Mayor Pedriel, al frente de la expedición que iba a instalar el fortín asiento de la actual ciudad de 25 de Mayo, figura lo siguiente: "... cada cuadra de foso de tres y media a cuatro varas de boca, y fondo proporcionado, será abonada a razón de \$ 200,-- no tocando lotes de tierra o toses dura, en cuyo caso el jefe encargado de la planificación de la nueva guardia convendrá con los sanjeadores el aumento de precio...".- (5).-

El Conclonero Urbano.-

Las obras de construcción no fueron suficientemente numerosas en nuestro país, ni se encararon en la forma metódica que hubiera permitido que su influencia civilizadora se acrecentara através del tiempo.- La fuerte corriente inmigratoria fue quizás uno de los factores no previstos por los gobernantes a su debido tiempo.- De esta forma pueblos, villas, y ciudades fueron surgiendo inorgánicamente y desarrollándose en forma inadecuada, debido más a la iniciativa de la población que a la planificación o acción estatal.-

La concentración de habitantes en el Gran Buenos Aires se realizó sin tener en cuenta planes ni condiciones de suelo, esto último provocó el útrase de zonas densamente pobladas, debido a la permanente amenaza de inundación que obliga a esfuerzos esteriles a los pobladores y gobierno.-

Un ejemplo de ello es el Valle del "Río Reconquista", en el que para defender de las continuas inundaciones a mas de 30.000 pobladores asentados en el referido valle en forma dispersa e inadecuada, la provincia tiene que invertir \$ 700.000.000,-- para regularizar y canalizar dicha zona.-

Más grave aún es el problema que se presenta en el territorio comprendido entre los arroyos Sarandí y Santo Domingo, donde se calcula que solamente en obras de gran envergadura a realizarse inevitablemente en los próximos 10 años, deberán invertirse 4.500 millones de pesos.-

Desgraciadamente esta improvisación no se produjo solamente en zonas como las mencionadas, sino también en numerosas ciudades del interior.-

Tandil debió soportar inundaciones como la sucedida en // 1951, con pérdida de vidas y graves perjuicios económicos, al desbordar los arroyos Puerto y Elanco entre los que se encuentra asentada la ciudad, ya / que debido a la inercia y falta de control de las autoridades, se permitió desarrollar el crecimiento de la población hacia zonas inadecuadas.-

Con el fin de programar una solución integral de los problemas que presenta el desarrollo urbano, se celebró en Buenos Aires, en // 1962 el "Forum" de Planificadores, técnicos, y empresarios que expresó, entre sus conclusiones: "Es conveniente para la economía nacional, a la vez / "que para la salud y la vida social de millones de personas, que integran la "población urbana argentina, aplicar con urgencia medidas decisivas para // "contener la expansión excesivamente desmesurada de las áreas urbanas en / "relación con el real crecimiento de las poblaciones;... resultará imposi- "ble servir con equipos urbanos completos a grandes áreas de población dis- "persa ...; su costo de construcción y sus gastos de operación serán innecesariamente onerosos al vecindario y supondrá también una innecesaria dil- "tracción de capital en el ámbito de la economía nacional".- (6).-

Vemos así que la cita de Sarriente referida tiene plena / actualidad.-

Se deduce de lo manifestado que la Industria de la Cons-

trucción como actividad constructiva del bienestar nacional, depende en parte de una racional planificación de obras y, fundamentalmente de la sustentación económica que tengan tales proyectos.-

Aporte a las Actividades Agrarias.-

Una incursión por los diferentes aspectos del desarrollo económico argentino, revela el aporte que la industria de la construcción de obras públicas ha tenido en la solución de uno de los factores básicos de nuestra economía: la agricultura, que siempre fue y será fuente primordial de la obtención de divisas para el país.-

Haciendo un estudio de la labor cumplida por la DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCION DE ELEVADORES DE GRANOS, se tiene una clara idea de lo que se manifiesta, al comprobar la eficacia con que la industria de la construcción contribuyó a los resultados positivos alcanzados, dada la seriedad con que se llevaron adelante los planes y el mantenimiento de una financiación equilibrada.-

Quando en 1936 se inició la construcción de la red de elevadores, el país producía cosechas promedio anuales de 17.000.000 de toneladas, 11.000.000 en cosecha fina y 6.000.000 en maíz; exportaba gran parte de su producción con un promedio muchas veces superado de 12.000.000 de toneladas de cereal.-

El problema del almacenamiento, manipuleo y conservación de granos, era de fundamental importancia por el volumen de las cifras consignadas.- A fin de solucionarlo se promulgó en 1933, la ley N° 11.742 que, conjuntamente con la N° 12.253 tuvo por objeto terminar con el arcaico sistema de comercialización existente hasta entonces.-

En 1896, el General Mitre preconizaba el sistema de Elevadores, y a su iniciativa se debió la Ley N° 3.451, que autorizó al Poder Ejecutivo a contratar con empresas particulares la construcción de elevadores en los puertos de la República.

Este sistema es "el único posible que permite la movilización a granel de la producción de cereales, desde la chacra hasta los mercados de consumidores, con rapidez, seguridad y economía, tratando de culminar de la campaña la bolsa de arpillera la que, además de producir un fuerte drenaje anual de divisas, que hoy supera los 1.300 millones de pesos, no admite la conservación de los granos". (7)

Al iniciarse la construcción de la red de elevadores en 1936, la capacidad de almacenaje de granos a granel alcanzaba apenas los 900.000 toneladas, que comprendían 560.000 t. en elevadores particulares, y 340.000 t. en campaña, todas ellas de la iniciativa privada. Silos o graneros no existían.

El transporte de cereales desde los lugares de producción hasta las estaciones ferroviarias y puertos marítimos, se hacía y se hace actualmente en bolsa, con el consiguiente riesgo de costo y pérdidas de cereal por roturas y acción del calor por exteriorización.

En 1961, es decir 25 años después de sancionarse las leyes mencionadas, contaba el país con una capacidad de almacenaje a granel de 1.900.000 toneladas de las cuales el 65% había sido construida por el Estado, y el resto por los agricultores como resultado del fomento de la construcción de silos o graneros.

La obra de la Dirección Nacional de Construcción de Elevadores de Granos, en los años consignados, fue la siguiente:

- a) 6 elevadores terminales: Capital Federal, Rosario, Villa Constitución, Santa Fé, Tucumán, y ampliación del de Ing. White.-
- b) 32 elevadores de campaña con un total de 167,000 t.-
- c) 24 plantas de silos con una capacidad de 2,056,000 toneladas.-

La capacidad de almacenaje a granel en puertos se estima / en un tonelaje no menor a 1,800,000 t., cifra no alcanzada aún, pero suficiente para los últimos años por el hecho de que una equivocada política // económica hizo disminuir la producción de cereales en el país. Ha bastado una cosecha mejor en el período 1963/64 para demostrar la necesidad de continuar con la labor iniciada por la referida Dirección Nacional.-

Los silos subterráneos, como red complementaria de los // elevadores, tienen por objeto la creación de una reserva de almacenaje de / granos a granel como único medio adecuado para conservar los sobrantes de / cosechas en buen estado, a temperaturas adecuadas, constantes y en condiciones heréticas de almacenaje.-

Así se logra su conservación indefinida ya que el aire // existente entre los granos se consume por la respiración de éstos y es reemplazado por anhídrido carbónico el que destruye toda manifestación de vida / animal (insectos, roedores, etc.).- Por otra parte el peligroso proceso de ranciamiento desaparece manteniéndose al cereal en estado de vida latente sin mengua de calidad.-

Cabe a nuestro país, y en consecuencia a sus técnicos y a la Industria Constructora la satisfacción de haber sido los primeros en experimentar el procedimiento de conservación de cereales por medio de silos subterráneos.- Ello fue la consecuencia de la última guerra mundial en que, dada

la necesidad de tener que conservar la producción de varias cosechas por la imposibilidad de remitirlas a los mercados de ultramar, se experimentó en 1941 una planta de silos de 6.000 t. en Cañada de Gómez.-

Dado la positividad del ensayo, se hicieron construir en 1944 varias plantas de emergencia por casi 800.000 t. de capacidad, donde se depositó cereal el que retirado más de dos años después, estaba en perfecto estado de conservación.-

En la actualidad, se encuentra en ejecución un plan que comprende 30 plantas de silos que totalizan 2.160.000 t., representando una inversión de más de 1.000.000.000,-- de pesos.-

Hasta fines de 1961 la D.N. de Construcción de Elevadores de Granos había invertido aproximadamente \$ 1.700.000.000,-- y los beneficios que según cálculos se aproximan a \$ 3.000.000.000,-- por lo que puede decirse que, de las obras realizadas, la economía del país se beneficia ya, cada año en \$ 700.000.000,-- y ahorrá divisas por la reducción de importación de espillera... Las obras que ahora se realizan se pagan con los beneficios que producen el país las obras terminadas que actualmente se están explotando.- (8).-

Producción.-

El gasoducto actualmente en construcción entre las provincias de Santa Cruz y Buenos Aires, iniciado en enero de 1962, será el segundo en importancia del país después del de Campo Durand - Buenos Aires. Contará con 1.716 Km. de tuberías de un diámetro de 0,76 m., y una potencia instalada de 196.000 caballos de fuerza para bombas y servicios auxiliares. En su primer etapa de explotación, que se prevé para fines del corriente / año 1964, proveerá 3 millones de metros cúbicos por día de gas natural de

rad, en la segunda etapa, 7 millones de m³ para fines de 1965, y en la 3.^a alcanzará 10 millones de m³ por día para fines de 1967.-

Las plantas de tratamiento de gas están ubicadas a 20 Km. al norte de Pico Truncado en la Prov. de Santa Cruz, contarán con cuatro // plantas compresoras en las localidades de Garayido y Bajo de Guaiicho en / Chubut; General Conesa en Río Negro y Cabildo en Buenos Aires.-

El nuevo gasoducto corre en forma paralela en algunos tramos al construido hace algunos años, que se halla en funcionamiento entre / la localidad de Guadalupe Socco-Comodoro Rivadavia y la ciudad de Bahía Blanca, y que tiene una extensión de 1.679 Km.-

La obra, ya casi en terminación contará con derivaciones a las ciudades de Bahía Blanca, Bahía, Bahía Blanca y La Plata, permitiendo así / la utilización en las zonas de influencia y el Gran Buenos Aires, de gas // producido en los yacimientos petrolíferos de la zona llamada Fianco Sado.- Su costo será de 315.000.000 de dólares aproximadamente, siendo una obra / característica de la aflicción con que la industria de la construcción contribuye al desarrollo económico y social del país.-

Rod Vial.-

De acuerdo a estimaciones efectuadas por técnicos espe- / cialistas, la importancia de la red vial argentina como factor de desarro- / llo, está demostrada en el alto índice del producto bruto nacional alcan- / zado por el transporte de cargas en el país.- El mismo asciende a casi // 30.000,-- millones de toneladas-Kilómetro, y de ellas corresponden a la / red vial casi la mitad, según se desprende del siguiente cuadro:

SISTEMA DE TRANSPORTE	TONELADAS-KILOMETROS (en millones)	INCIDENCIA EN EL PRODUCTO BRUTO
a) Carretero	14.000,--	2,23%
b) Ferroviario	12.000,--	1,92%
c) Otros tipos (fluvial, marítimo, etc.)	4.000,--	0,65%
T O T A L E S	30.000,--	4,80% (9)

Si se tiene en cuenta que el sistema ferroviario argentino produjo en el año 1963 un déficit cercano a 42.000 millones de pesos y el transporte automotor, aporta en cambio a las arcas fiscales unos 50.000 millones de pesos anuales a través de los gravámenes que recaen sobre los vehículos, combustibles, cubiertas, repuestos, etc., puede apreciarse la significación de la red vial en la economía general.

En la vista la deficiencia del sistema ferroviario y la sucesiva adaptación de la comunidad a un modo de transporte más y más moderno.

La declinación del transporte de carga ferroviaria, el siguiente:

Año	TON-KM de carga (en millones)
1950	16.108
1955	14.830
1960	15.158
1962	11.975

En el aspecto de la construcción tiene que realizarse un mayor aporte para lograr la solución de este gravísimo problema nacional.

La Asociación Argentina de Carreteras, a través de la Comisión de Planes Viales, efectuó un estudio de las distintas redes que integran el sistema carretero argentino, quedando definido el mismo en la siguiente forma:

Red troncal Nacional: comprende el sistema de carreteras / troncales que unen las provincias entre sí, las radiales a puertos, las que vinculan con países limítrofes y las que / intercomunican ciudades importantes con centros de producción y accesos a grandes centros urbanos.-

Red de Coparticipación Vial: comprende el sistema de caminos provinciales que complementa la red nacional.-

Red Provincial: comprende el sistema de caminos que no pertenece a la red nacional.- Se emplea en el tránsito local / de cada estado, subdividiéndose a su vez en: primaria, secundaria y vecinal.-

Red de Fomento Agrícola: comprende los caminos de la red / primaria, secundaria y vecinal de las provincias, que comunican con las estaciones ferroviarias, centros de producción agrícola, puertos y todo camino preferentemente utilizado // para el transporte de productos agrícolas.-

El total de la red caminera argentina alcanzó a 182.846,8 Km de los cuales se encuentran:

Pavimentados	18.054,4 Km.
Majorados	<u>24.448,6 Km.</u>
Total de caminos que permiten tránsito permanente	42.503,0 Km.
Rutas que constituyen la red principal y que solo dan tránsito cuando las condiciones climáticas lo permiten	
	<u>140.343,8 Km.</u>
Total red principal	<u>182.846,8 Km.</u>

Las cifras son de por sí significativas. Si con sólo 42.503,0 Km. de caminos o rutas transitables, se ha alcanzado el dicho // rendimiento referido, se demuestra lo mucho que espera el país de la Industria de la Construcción en este sentido; y ésta, a su vez, de las autoridades nacionales en el mantenimiento de planes de financiación permanentes e inalterables a los cambios de gobierno.

La Vivienda y sus Problemas.

Esto es sin duda el aspecto más conocido de los diferentes problemas que la Industria de la Construcción debe solucionar en el país, quizás por el hecho de ser la actual causa de viviendas una // de las que más directamente llega a la masa de la población.

Mucho se ha escrito y discutido sobre la crisis habitacional y su situación en la República Argentina, al punto de llegar a convertirse en un verdadero problema social, utilizando especulativa // mente con un falso criterio político.

Muchas soluciones se han propuesto pero en su mayoría se basan en bases erróneas, ya que en definitiva éste, como muchos // otros problemas de la Industria radica en una previa situación económica que lógicamente depende a su vez de las posibilidades económicas y disponibilidades, con que se cuente.

Hasta producir la segunda guerra mundial, puede afirmarse que no existía un verdadero problema de viviendas en la Argentina, // lo que equivale a establecer que el déficit habitacional actual es un problema originado en la presente generación.

En efecto, la guerra modificó las estructuras económicas del país.

En este sentido:

1) favoreció al desarrollo de numerosas industrias tendientes a cubrir necesidades crecientes de una población ávida de demanda.-

2) Estas industrias incipientes florecieron rápidamente, // pero no contaban con bases firmes, ya que no estaba preparado el país para tan gran salto.- En efecto, a poco tiempo se comenzó a sufrir una verdadera crisis por falta de luz, fuerza motriz, gas, teléfonos, etc., lo que // promovió a su vez hechos inmorales tendientes a que cada uno, por su cuenta, logre la solución de sus problemas, sin tener presente los intereses / permanentes del país.-

3) Se padeció por falta de materias primas, por escasez de medios de transporte, por el deterioro de la red vial que se empezaba a // desarrollar, por agotamiento y congestión de la red ferroviaria, por des-// trucción de las calles y avenidas de ciudades y pueblos y por la forma en que se encararon todos estos aspectos.-

4) La euforia económica que produjo la extraordinaria acumulación de divisas, dadas las circunstancias reinantes en los mercados // mundiales, condujo finalmente a un verdadero dorroche del ahorro nacional.-

5) Finalmente, el proceso de traslado de las poblaciones // agrícolas a los centros industriales, que se considera en el capítulo siguiente, y que responde a un proceso histórico-social irreversible, se aceleró en forma insospechada en un brevísimo período, produciéndose el primer impacto de falta absoluta de viviendas.-

Aquí es cuando nació realmente el problema en cuestión en // nuestro país.- En lugar de ser éste encarado resueltamente y con criterio realista por las autoridades, se pretendió solucionarlo recurriendo a medios equívocos, como ser:

1) congelamiento de alquileres, que redundó en la retracción de los capitales privados dedicados a la renta de inmuebles.-

2) Eliminación de las Cédulas Hipotecarias, tradicional sistema financiero empleado con éxito hasta entonces.-

3) Empleo del Ahorro Nacional en la adquisición y nacionalización de explotaciones existentes que no venían desarrollando con eficacia, en lugar de emplearlo en la expansión y desarrollo de nuevas fuentes de producción.-

4) Incremento desmedido de empleos fáciles en las empresas / que se estaban de nacionalizar.-

Estos factores y muchos otros llevaron a la nación al estado actual de déficit habitacional, de casi 1,000,000 de viviendas.- Este déficit se agrava de continuo, ya que las necesidades anuales calculadas en / 150,000 unidades, solamente se ven cubiertas en la mínima parte.- En 1962, por ejemplo apenas se llegó a construir el 30% de la necesidad anual citada.-

En las conclusiones de la presente tesis se expone el modo de que se debe seguir para lograr la solución del problema de viviendas y / otros que afectan a la Industria de la Construcción, llegando finalmente a la situación favorable de estabilidad económica y tranquilidad social deseada.-

2) Antecedentes Internacionales.-

a) Países Industrializados:

Migraciones Internas.-

La sociedad moderna vive actualmente un proceso de migración interna dentro de cada país, por el traslado de las poblaciones rurales a los centros urbanos, lo que representa quizás uno de los hechos característicos

ticos de la época contemporánea.-

Este fenómeno, llamado social, se está produciendo también en nuestro país y no es exclusivo de las zonas subdesarrolladas.- Antes se produjo y se produce aún en países industrializados.- Estos, a diferencia de los primeros, encontraron ya soluciones a los cambios de estructura, que provocan las inmigraciones internas, pero los no desarrollados están viviendo el problema en toda su magnitud e intensidad, tratándosele como a un trastorno social y no como al hecho natural que es realmente.- "La despoblación del // "campo seguirá y se hará aún más intensa".- (11).-

En los EE.UU. por ejemplo, el hecho aconteció entre los // años 1830 y 1950, con la disminución de la población agraria del 50% al 17% de la total del país.- Esto no le impidió a dicha nación que, con sólo un // 17% de su población ocupada en tareas agrarias, salvara del hambre a la mitad del mundo durante la última guerra y aún después de ella.-

Los esfuerzos hechos con medios artificiosos para que los // "hombres se queden apegados a la tierra llevan al derroche del ahorro y del // "trabajo, y en consecuencia al aumento y no a la disminución de la miseria".- (12).-

En una de las nuevas regiones prósperas de Italia: el Gave-
nese, Ivrea, se observa que el campo se está despoblando allí también.- Se //
cultiva menos trigo y los viñedos se reducen, pero en cambio aumentan los //
bosques de rápido crecimiento y los campos de pastoreo, que son atendidos //
por ancianos, mujeres y niños.- Ha nacido y se desarrolla la industria radi-
cada en el lugar, OLIVETTI, que envía sus omnibus para buscar y llevar a los
obreros a sus casas; los jóvenes paisanos estudian y aunque la tierra parece
abandonada, produce más que antes.-



Nuevas Técnicas Constructivas.-

El movimiento de los hombres del campo hacia las ciudades no es artificioso.- Se necesitan desde luego hombres geniales y de iniciativa, con preparación profunda y especializada para poder interpretar la / dimensión de este fenómeno y utilizarlo como un hecho positivo de la evolución humana.-

Las naciones industrializadas, dada su gran capacidad de producción y las inversiones que efectúan sus empresas en la investigación de nuevos métodos y procedimientos, han encarado hace ya tiempo la solución del problema obteniendo resultados positivos.-

La técnica de la construcción ha operado una de las grandes transformaciones más importantes de todas las épocas, con un mejor aprovechamiento de materiales, espacios, invención de nuevos elementos, cambios de estructura y mecanización de prácticas artesanales.- Esta transformación comenzó por la necesidad que exigía la construcción de grandes obras públicas, diques, carreteras, mediante el empleo de equipos pesados, llegando finalmente a las viviendas.-

"La construcción de edificios, tan vieja como el hombre mismo, era la técnica que más se venía resistiendo a esta transformación. Lo que es bien explicable y, también en parte justificable, porque es // precisamente en la vivienda, en su hogar, donde el hombre, en su ansia de perpetuarse de algún modo, vuela y guarda las manifestaciones de su "ancestro ...".- (13).-

En el siglo XX se produce finalmente una revolución en / los procedimientos constructivos mediante la utilización del acero, la industria mecánica y el perfeccionamiento del utilaje de izamiento.- Aparecen las modernas torres-grúas y los viejos andamiajes de madera son susti-

guidos por nuevos de acero tubulares y encofrados metálicos.-

Se habla de la industrialización en la construcción; de / profabricación pesada y liviana; de nuevos métodos y procedimientos de con- / trucción.- La idea matriz es la de "construir viviendas como se construyen / "automóviles, en grandes series, para producir mejor, más rápido y a menor / "costo, en una palabra, creando líneas de montaje de viviendas".- (17).-

Red Carretera en los Estados Unidos.-

El adelantamiento de los vehículos a motor marcó el comienzo / de una nueva era en el desarrollo vial de los EE.UU.-

Las carreteras inicialmente se contruyeron en este país // sobre la base de una explotación comercial, percibiéndose peajes que natu- / ralmente verdaderos excesos en su época.- Una de las primeras carreteras de es- / te tipo fue construida antes de 1850 en el Estado de Virginia, como as. // también la que unía Filadelfia con Lancaster.-

Posteriormente el extraordinario desarrollo del ferrocarril // re- / egó la importancia de la construcción de caminos, al extremo de que el // Gobernador del Estado de Ohio, en 1892, reconoció no se tenía en cuenta // el problema carretero.- Los caminos continuaban siendo de importancia princi- / palmente local, dado que para recorridos de más de 8 Km era inferior el costo del // transporte por ferrocarril.-

Recién en 1904, con el adelantamiento de los vehículos a motor // se inició la nueva era señalada, ya que el desarrollo del automóvil restable- / cció la importancia de los caminos, entrando el Gobierno Federal directamente // a construir rutas por medio del Acta Federal de Caminos de 1916.-

El Acto Federal obligaba a los diferentes Estados a contrib-

buir con un 50% y constituir un organismo especializado dentro de cada Estado, capaz de cooperar con la Agencia Federal (Bureau of Public Roads). Con ello se logró una muy buena red vial que soportó con éxito el gran desplazamiento de vehículos pesados operado durante la segunda guerra mundial.

Al terminarse el conflicto bélico se realizaron intensos esfuerzos para rehabilitar las rutas existentes, construyendo carreteras de diseño moderno, con cuatro y hasta seis franjas de tránsito en cada dirección. En estas construcciones y especialmente en aquellas donde económicamente era justificable, se volvió al antiguo sistema de peaje.

Finalmente con el Acta Federal de ayuda para caminos de 1956, se dió comienzo al más grande programa de trabajos públicos de tiempos de paz en la historia del mundo. Vino así una nueva etapa de decadencia en la construcción de caminos de peaje, pues dicha Acta de 1956 programó construir en 15 años un sistema nacional de carreteras interestatales y de defensa, con una extensión de 66,000 Km. Los fondos federales aportados en dichas obras se elevaron a la cuantiosa cifra de 31,525,000,000 de dólares, debiendo contribuir los Estados con un 10% de la inversión.

Los fuentes de recursos para hacer frente a la referida obra tienen por base:

Impuesto a los usuarios: Comprende el impuesto a los combustibles, que oscila entre 5 y 8 centavos de dólar por galón (casi 4 litros de nafta) y el colectado por el gobierno federal, que es de 4 centavos de dólar por igual cantidad; el patentamiento de vehículos y licencias de conductor con 10 dólares por automóvil, impuestos a las cubiertas, a la venta de vehículos, y otros recursos.

Proyectos sobre la Propiedad: Aplicados por los gobiernos locales en concepto de contribución de mejoras en caminos locales y calles urbanas.-

Peaje: que habiendo tenido amplio desarrollo, ha perdido algo de su importancia como consecuencia de la ayuda federal a partir de 1957.- Las tarifas actuales de peaje varían, pudiendo apreciarse un promedio general de 1,5 centavos de dólar por milla, y veinticinco centavos para los puentes de peaje.-

Con el fin de dar una idea de la potencialidad de la obra vial desarrollada en los EE.UU. bastará señalar que "poseo el 43,5% de los caminos del mundo y el 65,4% de todos los autos.- El total de vehículos registrados en 1960 ascendió a 73.000.000, o sea un vehículo por cada 2,5 habitantes, o sea el 77% de las familias norteamericanas poseo por lo menos un coche y el 13,5% poseo más de dos autos.- El 85% de los trabajadores que viven a 16 Km. o más de sus trabajos utilizan autos para viajar, y el 89% de los viajes de vacaciones se realizan en auto".- (15).-

Carreteras de Gran Bretaña: En el Reino Unido el desarrollo masivo del automovilismo se oporó recientemente y con posterioridad a la última guerra mundial.- Sobre algo menos de 3.000.000 de automotores que se poseían antes de la conflagración, el número se eleva ahora por encima de 10.000.000 de vehículos.-

Eso obligó al estudio de un nuevo plan de super-carreteras, el que duplicó prácticamente la buena red que poseía este país.- Se construye actualmente una serie de autopistas entre los grandes centros urbanos o industriales, en la que se llevan ya invertida, de 1955 a 1963, la impresionante cifra de 100.000.000 de libras esterlinas, o sea unos 38.000

millones de pesos argentinos.-

Tres nuevas autopistas irradian desde Londres.- Otras partirán desde los alrededores de Birmingham hacia Gales y Escocia, todas // ellas construidas con dos o tres calzadas para tránsito en cada dirección, amplias, con un área reservada en el centro, cruces a diferentes niveles / y provisión de un eficaz servicio telefónico.-

Autopistas Italianas: Un ejemplo más, esta vez en Italia.- Se ha comenza do a ejecutar un plan de desarrollo para las zonas meridionales, que ter- / drá como base la ejecución de 4630 Km. de "Autostradas".- Sabido es que / este país emplea en este tipo de carreteras el sistema de peaje, de lo cual es un ejemplo la "Autostrada del Sole" que une Nápoles con el Norte del /// país.-

El Túnel del Mont-Blanc: Quizás sea ésta una de las obras más importantes de nuestra época que sirve como demostración del valioso poder de la Industria de la Construcción como factor determinante de progreso.- Se trata de una / obra a la que todo el mundo civilizado rinde homenaje renovadamente.-

Los antecedentes más remotos de la misma datan del año 1787, / cuando el físico Horacio Bénédict de Saussure vio la posibilidad de realizar dicho proyecto al afirmar que "... algún día será posible una carretera bajo / el Montó Blanco; el valle del Aosta y el de Chamonix serán entonces unidos / "...".- (16).-

El 14 de agosto de 1962, se encontraron los trabajadores fran- ceses e italianos exactamente en la mitad de la galería que pasa bajo el pa- co más elevado de Europa a casi 5.000 metros de altura.-

Este túnel, de más de 10.000 metros de longitud a baja altura y casi sin pendientes, une Italia con Francia, el valle del Aosta con la Al-

ta Saboya, pero, principalmente, una a dos grandes potencias europeas, y a Europa toda.-

Los países que trabajaron en su construcción evidenciaron / un alto dominio de la técnica constructiva, pues la galería atraviesa una zona muy rica en agua en circulación que creó problemas felizmente superados.-

El Túnel del Gran San Bernardo: Recientemente inaugurado, este colosal / túnel através del monte San Bernardo, tradicional paso de Italia a Suiza, une ambos países por carretera durante todas las épocas del año, evitando así el grave inconveniente del invierno, en que, generalmente quedaba interrumpido el paso.- Su costo asciende a 35.000.000 de U\$S, importe / que será amortizado mediante el sistema de peaje.- Las tarifas que se / perciben oscilan entre 9 y 17 francos suizos.- (17).-

Viviendas en Francia: Francia fué sin duda uno de los países que marcharon a la vanguardia en el empleo de los modernos sistemas de fabricación de viviendas.- Merece citarse como ejemplo la construcción de 4000 viviendas efectuadas por el Ministerio de la Vivienda y de la Reconstrucción.- Los departamentos se edificaron en 18 tipos diferentes agrupados en 52 manobloques de 5 a 9 pisos y repartidos en las municipalidades de Boulogne, Nanterre y Baguilet.-

Los resultados logrados fueron terminantes.- Se construían 8 viviendas por día y por turno de trabajo, o sea una vivienda por hora.- El ritmo de montaje de cada torre-grúa fue de 2 departamentos diarios.- La incidencia de la mano de obra se redujo a 1255 horas-obrero-vivienda lo que representa una disminución sobre los sistemas de construcción tradicionales menor al 50%, índice que se magnifica aún más si se tiene en cuenta

que de la mano de obra utilizada únicamente el 75% requiere obreros especializados.-

"La necesidad de construir en plazos razonables viviendas para el mayor número y realizar grandes centros urbanos, ha impuesto la necesidad de la industrialización de la construcción, y la instalación / de fábricas, con su consecuencia ... planificación de trabajo, estabilización de operaciones, trabajo en fábricas, progreso técnico continuo, / formación rápida de mano de obra, y calidad del producto final", (18) a lo que corresponde agregar un equilibrado sistema de financiación y mantenimiento de planes en forma estable.-

La industria de la construcción ha tenido éxito al solucionar los problemas de obras necesarias para el desarrollo de los pueblos / mejorando con ello el marco de la vida humana y elevando al hombre al plano digno que merece como ser racional.-

- - - - -

b) Zonas Subdesarrolladas.

Si ponemos a consideración de inmediato, con criterio similar al seguido con los países industrializados, una serie de ejemplos de grandes obras públicas en construcción en países o zonas de economía subdesarrollada, con el fin de establecer através de estos ejemplos, la importancia que la industria de la Construcción tiene en el esfuerzo total de estas naciones tendiente a mejorar su posición en el concierto de los estados civilizados.

Nuakchott, Capital de un Estado Nuevo: Nuakchott nació como estado independiente el 28 de febrero de 1960 por lo que Francia dejó por terminada la soberanía que ejercía sobre este territorio Africano desde 1815. De esta forma, el país de los Fulaos pasó a ser estado independiente. Como es sabido, el 95% de la población Nuakchott es nómada y los pocos que no vagan por el desierto al paso de sus caravanas están indicados en los mapas.

La independencia trajo a este flamante estado el grave problema de construir un Capital.

Con este objeto se eligió un punto determinado del desierto, donde se levantó, en estuero, un edificio para el correo y otro para el Gobierno, además de algunas oficinas y dos monoblocos. Al tiempo de su inauguración, Nuakchott, actual capital de Mauritania, contaba con 583 habitantes y sus primeras edificaciones públicas surgieron directamente de la arena.

El desierto termina al borde exacto de los umbrales de sus flamantes edificios, hecho que insinúa la posibilidad de trocarse en un día extraño en un espectáculo de cemento, parecido a un espejismo.

Posteriormente la nueva ciudad ha seguido su evolución pero aún en estos momentos sus calles siguen ausentes. El límite entre la ciudad y el desierto, entre la casa de cemento y la tienda de pelo de camello todavía no se ha establecido, pero de todas formas se está ante un magnífico ejemplo del poder de la Industria de la Construcción en transformar completamente ancestrales características de pueblos y regiones. - (19). -

Islamabad Nueva Capital de Pakistán.

Quizá sea éste también uno de los ejemplos que determinan la pujanza de la industria puesta al servicio de un determinado objetivo preciso, claro y con financiación adecuada.

En 1959 se resolvió el cambio de la actual capital federal del Pakistán, Karachi, por esta ciudad del interior del país, lo que dio origen a la iniciación de estudios tendientes a construir la futura Capital Federal Islamabad.

Se procedió primeramente a la selección de un sitio que presentara condiciones excepcionales, determinándose el mismo a unos 10 Km. al noreste de Rawalpindi, próximo a la frontera de Cachemira, sobre un área de 10.000 Has. y limitado por una cadena de colinas de extraordinaria belleza. La región se considera ideal ya que cuenta con una temperatura media que oscila entre 14 grados centígrados en invierno y 29 / grados en verano y una precipitación pluvial anual promedio de 920 milímetros.

Apenas a cinco años de la iniciación de las obras el plan original ha dado paso a carreteras y avenidas pavimentadas, a lo largo de las cuales se están construyendo oficinas gubernamentales y barrios residenciales, parques públicos y centros recreativos, escuelas y

"bibliotecas, mezquitas y mercados, como corresponde a las necesidades de una "nación en desarrollo".- (20).-

Los planes generales de la futura ciudad, luego de convocar a arquitectos y planificadores de reputación internacional, fueron adjudicados a uno de los urbanistas más destacados del mundo, Constantino Doxiades, búlgaro de nacimiento, radicado en Grecia desde hace muchos años.- El diseño adoptado definitivamente permitirá el desarrollo futuro de Islamabad, evitando el desorden que la mayoría de las ciudades modernas tienen por la expansión de sus centros urbanos, sin atascamientos, pudiendo extenderse y cubrir nuevas áreas, ya sea para fines comerciales o residenciales.-

El principio sustentado por el proyectista mencionado ha sido el de que: Las ciudades que se edifican para el futuro deben tener en cuenta cuatro escalas: hombres, automóviles, aviones y cohetes.-

Con el fin de evitar la monotonía y repetición de ideas arquitectónicas, se obtuvo la experiencia combinada de un grupo de arquitectos de renombre mundial que impartieron variedad y vigor extraordinario al proyecto, sin destruir la unidad esencial.-

Los edificios administrativos fueron programados por arquitectos italianos; el edificio de la Asamblea Nacional se adjudicó a un famoso arquitecto dinamarqués; el Museo Nacional, la Biblioteca Central y los Archivos han sido confiados a Sir Robert Mathee, del Reino Unido; arquitectos paisajistas se ocuparon de la reforestación de una cadena de colinas próximas a la nueva capital y una sección ondulada ha sido convertida en Jardín Japonés por un destacado paisajista de dicha nacionalidad.-

Es la primera vez que se recurre a este método en la construcción de una ciudad nueva.- En Brasilia, por ejemplo, se confió el diseño con

pleto de los edificios principales a un solo arquitecto, el prominente Oscar Niemeyer.- En Chandigarh, nueva ciudad capital de Punjab Oriental // (India) se empleó igual criterio.-

Camino de Coquimbo a San Juan.-

Por el carácter internacional de esta obra, se considera / entre los antecedentes internacionales de zonas subdesarrolladas.-

El camino unirá la ciudad chilena de Coquimbo con la provincia de San Juan, siendo una vieja aspiración de dichas zonas, cuyos antecedentes se remontan a los tiempos de la conquista.- Desde entonces / era "una preocupación dominante en el espíritu de quienes comprendieron "la conveniencia de su materialización.- Habrían de transcurrir cerca / "de cuatro siglos antes de que se pudiese vislumbrar su realidad y más de "treinta años para verla coronada".- (21).-

Siempre se comprendió la importancia que la misma representaría para la economía de las zonas vecinas de los dos países, al facilitarse el tráfico en ambas direcciones, particularmente a los departamentos de Jachal e Iglesia, los que tendrán entre sí las perspectivas de una reactivación total de su comercio, ya que la vecindad chilena incrementará rápidamente sus posibilidades y así recíprocamente, en la zona / chilena.- Todo el norte argentino subdesarrollado, ha de recibir un poderoso impulso de alcance internacional, pues las provincias de Catamarca, La Rioja, Santiago del Estero y otras, deslizarán hacia la nueva carretera, sin necesidad de rodeos, importantes corrientes comerciales que convertirán a San Juan en un centro internacional obligado de tráfico // mercantil y turístico, al igual que las provincias chilenas involucradas

dentro de las zonas de influencia de la nueva ruta.-

La extensión de la carretera es de 518 Km. y pertenece al territorio chileno 251 Km. y al argentino 267.- La ruta está prácticamente terminada ya que presenta muy pocos tramos incompletos.- Del lado chileno faltan construir únicamente 38.500 metros y del argentino 25.500, / que presentan, eso sí, grandes dificultades de construcción, por el hecho de que los mismos deberán desarrollarse a gran altura y en roca viva lo / que obliga a esfuerzos técnicos y constructivos.- No obstante se espera que para fines de 1965 la cinta vial estará concluida totalmente estableciendo la unión de las dos regiones mencionadas.-

De esta manera, una vez más, el poder de realización de la Industria de la Construcción, en su rama vial, habrá logrado la identificación económica de dos pueblos que con idéntico origen han vivido en dichas regiones aislados durante casi cuatro siglos, separados únicamente por los maravillosos e imponentes parajes de la cresta andina.-

Otros Ejemplos:

SIERRA LEONA: el pequeño estado africano que recientemente alcanzó su soberanía y cuya renta nacional anual no alcanza a cien dólares por habitante, comprendiendo la necesidad de proceder de inmediato / al desarrollo de obras públicas que tiendan a la evolución económica y / social de su pequeño territorio, ha dispuesto para 1963 la inversión de casi 1.000.000 de dólares para la construcción de caminos y puentes.- Es realmente un esfuerzo de consideración dado el bajo nivel de vida de su población.- (22).-

TURQUÍA: en un plazo de diez años, aumentó su red vial en un 248% elevando el transporte por carreteras, de 1.103.700 toneladas-Km.

para 1951 a 9.890.934 en el año 1960.- (22).-

Necesidad de Viviendas para Latinoamérica:

El Instituto de Planeamiento Regional y Urbano celebrado en Buenos Aires en el año 1962, al estudiar el problema que representa la vivienda a las muchas zonas no suficientemente desarrolladas de latinoamérica, luego de estudiar todos los aspectos que presente el problema, estableció para su programa, como punto principal, el estudio de los sistemas urbanos como contribución a la Alianza para el Progreso, y con el fin de investigar el desarrollo urbano continental para dar base a una política que corresponda al "desafío de alojar 400.000.000 más de personas en lo que falta para llegar al año 2000".- (23).-

Fácil es comprender el serio problema que representa la // cuestión planteada, sobre todo si los gobiernos y fuerzas productivas latinoamericanas, tanto empresarias como trabajadoras, aspiran a ocupar el digno lugar que les esperan en el mundo del mañana.-

La Industria de la Construcción deberá hacer poderosos esfuerzos para superar el desafío mencionado, pero deberá contar para ello con fuentes financieras adecuadas, invariables ante los continuos cambios de gobierno que se sufren en Latinoamérica.-

C) ESTADOS DE ORGANIZACION COMUNISTA.-

"La propiedad privada es el terreno en el cual las semillas de la libertad se nutren y donde arraiga la autonomía individual en/ que se funda todo progreso intelectual y material".- (24).-

La Revolución de 1917:

Para comprender el desarrollo de la Industria de la Cong/ tracción en los países comunistas o Repúblicas Populares y a fin de sepa-/ rar el problema en estudio, de otros factores político-económicos de ac-/ tualidad que puedan generalizar una polémica muy lejos del objetivo del / presente trabajo, debe considerarse previamente una serie de antecedentes históricos vividos por las actuales generaciones pero olvidados por el // ritmo de la época y la magnitud de los problemas mundiales pendientes de solución.-

En efecto, una de las más importantes consecuencias de la guerra de 1914, y quizás también la más inesperada, fue el estableci- miento de una República Socialista de Trabajadores en Rusia.-

"Cuando como resultado del fracaso militar contra Alema/ nia la dinastía de los Romanoff cayó en marzo de 1917, los bolcheviques / "eran el partido más débil de Rusia.- En cambio, a los pocos meses eran / "los más fuertes y habían reducido a sus rivales, los liberales y socia-/ "listas moderados, a la impotencia.- El sorprendente éxito de los bol- / "cheviques fue debido a su hábil táctica, a su propaganda por la paz que / "la nación rusa deseaba sobre todo, y a la aceptación del programa campe / "sino de apropiación de las tierras".- (25).-

Como en todos los cambios de gobiernos por la fuerza, /

el ejército desempeñó entonces un papel determinante, y tanto en la primera revolución como en la segunda de 1917, las tropas fueron las que decidieron la situación al ocupar el ejército los edificios gubernativos / de Petrogrado sitiando a los miembros del gobierno de Kerensky en el Palacio de Invierno.- Este golpe de estado ubicó a la clase proletaria como dueño del Estado Ruso.-

La revolución, que actuó de inmediato sobre las instituciones políticas, no alcanzó en cambio a la organización económica, ya / que éste fue un aspecto de segundo orden en el nuevo estado.-

El objeto inmediato de la revolución fue asegurarse la victoria política y la supremacía de las clases obreras en el poder, para conducir el desarrollo futuro en forma más favorable a los intereses / de las clases obreras.- Ello explica la cauta actitud adoptada por Lenin en los programas iniciales de nacionalización y socialización; la socialización de los medios de producción fue un objetivo posterior.-

Inmediatamente después de la revolución, los campesinos se posesionaron de las tierras señoriales, hecho que volcó la simpatía / de éstos hacia el nuevo gobierno.- Una política similar se siguió en las ciudades, al extremo de que hasta junio de 1918 no se había aprobado ningún decreto de nacionalización general de la Industria, con la sola excepción de los bancos nacionalizados en diciembre de 1917, medida justificada en sus considerandos por la importancia que los mismos tienen sobre la fiscalización del crédito.-

Comúnismo de Guerra:

La fase moderada de la revolución terminó en 1918 con la invasión del país por los ejércitos blancos, lo que provocó una situación

de emergencia, la que determinó a su vez la instalación del Comunismo de Guerra.- Este fue aceptado por las clases campesinas ante el temor de perder las tierras arrebatadas a la nobleza.- "A la guerra civil acompañó un derrumbe económico espantoso, la producción industrial alcanzaba en 1920 a solo el 13% de la de 1913.- Para hacer frente a la escasez de mercaderías el gobierno suprimió el pago de salarios y distribuyó provisiones entre los obreros de las ciudades, de acuerdo con las necesidades más perentorias.- Se prohibió el comercio particular y el estado requisó todo lo que producían los campesinos.- Este sistema no era comunismo puro sino sencillamente una forma fácil de acabar con la burguesía y obtener la mayor cantidad de alimentos para el ejército en campaña".- (26).-

Una vez derrotados los ejércitos blancos y desaparecida la amenaza sobre el régimen, Lenin utilizó su gran ascendencia para retornar a la política anterior, pese a la oposición de una gran parte de los dirigentes militares.- El comunismo de guerra rigió como consecuencia de necesidades militares hasta 1921.-

Nueva Política Económica (NEP):

En el lugar del comunismo de guerra se puso en práctica la Nueva Política Económica (NEP), programa que significa prácticamente un Capitalismo de Estado, para el que Rusia estaba preparada, según Lenin.-

Muerto éste en 1924 se vió el final de la Nep y se entabló una lucha entre Stalin y Trotsky que era el hombre llamado a reemplazar al jefe desaparecido.-

Trotsky sostenía que el socialismo no podía implantarse

por completo en Rusia hasta que no fuese destruido el capitalismo en los / países vecinos.- Stalin al contrario deseaba abandonar el programa de la revolución mundial, al menos por el momento, para concentrar sus esfuerzos en la implantación del Socialismo en Rusia.- Su estrategia para el futuro inmediato era esencialmente nacionalista.- En esta disyuntiva Stalin obtuvo un triunfo completo sobre Trotsky, siendo expulsado este último del Partido Comunista en 1927.-

"En la mente de Lenin la Revolución Rusa era parte de la / "revolución mundial que muy pronto habría de producirse en los estados in- "dustriales progresivos de Europa.- Pero las revoluciones europeas no se "produjeron, y en consecuencia, los dirigentes de la revolución rusa se / "hallaron ante una tarea que de modo alguno correspondía a las concepcio- "nes con que comenzara ella, ante la tarea de permanecer en el poder y / "reconstruir y reformar a Rusia, mientras que en los países europeos su- "per-desarrollados industrialmente, seguía manteniéndose y evolucionando "el sistema de producción capitalista".- (27).-

Transformación Industrial.-

En este estado de transición, la producción agrícola- / industrial había logrado hacia 1927 los tipos de pre-guerra, iniciándose en 1928 el primer Plan Quinquenal.- Los éxitos alcanzados por los Planes Quinquenales en la creación de la industria pesada, según se verá más adelante, fueron muy considerables, y en este sentido se inició una gigantesca curva ascendente, no interrumpida hasta la fecha.- "Las industrias de "artículos de consumo, la construcción de viviendas y la agricultura, pasaron a segundo plano.- Cuando los planes quinquenales no fueron alcanzados del todo y los objetivos hubieron de reducirse, se intensificó aún

"La creación de la industria pesada en nuevo detrimento de los apartados de las industrias de artículos de consumo, y de la edificación".- (28).-

Esta transformación industrial arrancó del hecho que en la Rusia Zarista el 80% de la población se hallaba ocupada en la agricultura y recién en las últimas décadas anteriores a la primera guerra mundial se creó un sector industrial de cierta importancia.- El Imperio Ruso con 160 millones de habitantes, o sea, una población doble a la de la Alemania de esa época tenía una producción industrial en cifras absolutas muy por debajo de la Alemana, y aún de la Inglesa y Francesa.-

En lo que a producción de acero respecta, la relación con Alemania era de 1 a 4 cuando la relación de población era en cambio de 2 a 1.-

En 1935 alcanzó por primera vez la producción de Francia pasándola a poco más; en 1938, época de las conversaciones de Múnich, alcanzó a Inglaterra y también pronto la aventajó; Alemania conservaba aún cierta superioridad pero no ya aquella antigua proporción de 4 a 1 sino meramente de 5 a 4.-

La Unión Soviética entró en la segunda guerra considerada como la tercera fuerza mundial.- Con su derrota, Alemania perdió el segundo lugar y en consecuencia Rusia pasó automáticamente a ser la segunda potencia industrial del mundo.-

"En un breve lapso de tiempo de 30 años, se ha elevado la Unión Soviética desde una potencia relativamente atrasada, a la segunda potencia mundial industrial; el promedio de aumento de la industria soviética de los últimos 7 años representó un 9,5% anual".- (29).-

Llama la atención el hecho de que tan significativo progreso de la industria, en modo general alcance a toda la economía de ese /

país, ya que es indudable que tanto la construcción de viviendas como la / agricultura y otras industrias se encuentran muy rezagadas en relación al / desarrollo del estado y al poderío de su industria pesada; ello puede expli- / carse porque "Los rusos tienen aproximadamente el mismo presupuesto militar / "que los EE.UU.; pero como sus ingresos públicos son sólo un 40/50% del de / "los americanos, su gravámen es incomparablemente mayor.- En los EE.UU. es / "este capítulo supone aproximadamente un 10% de los ingresos públicos globales, / "o sea que trabajando en promedio los americanos cuarenta horas por semana, / "deben destinar unas cuatro horas a los gastos directos e indirectos milita- / "res.- En la Unión Soviética el tiempo de trabajo promedial por semana es / "de 46 horas; en un presupuesto militar que consume un cuarto (24%) de la / "producción global, los rusos deben emplear para tal sector casi la cuarta / "parte de su trabajo, o sea unas doce horas semanales".- (30).-

Desarrollo del Interior y Reconstrucción de Posguerra.-

Los planes de la Nep tenían dos propósitos principales: / Primero: desarrollar la industria pesada para proporcionar maquinaria a to- / da la nueva estructura; Segundo: una gradual creación de nuevas zonas indus- / triales en apartadas regiones del país.-

Estos nuevos centros desarrollaron las zonas del Ural, del / Volga, de los Kuzbas en la Siberia y del lejano oriente.-

"El logro más espectacular fue la fusión en una unidad de / "la gran región industrial de Ural-Kuznetsk: Magnito, Gorsk y Kuznetsk sepa- / "rados por 2900 Km. intercambiaron carbón y hierro para su común producción / "de acero".- (31).-

Durante la guerra la población de los nuevos centros indus

triales aumentó en millones, alcanzando estas nuevas ciudades el tamaño e importancia de los centros industriales de los EE.UU. y de Inglaterra.-

Magnitogorsk es un ejemplo de este crecimiento.- En 1929 se decidió fundar aquí las industrias del hierro y del acero.- Pronto surgió una ciudad-campamento en la mitad de la Estepa, llegando a alojar 62000 personas.- Se procedió a la construcción de los diques del Ural y durante el invierno de 1930/1931 se trabajó día y noche en turnos de tres horas.- Hacia 1939 la ciudad poseía ya más de 400.000 habitantes, en cuya oportunidad se comenzó a instalar en ella muchas de las industrias trasladadas de Ucrania por motivos de la guerra, tardando poco en duplicar esta ciudad su población de pre-guerra.-

En el período de posguerra la Industria de la Construcción debió proceder, como tarea de prioridad impostergable, a la reconstrucción de ciudades.- Ya en 1943 se habían adelantado los trabajos para reconstruir Stalingrado, Rostov, Kalinin, Sebastopol, Novozod, Smolensk y otras.

La labor desarrollada por la Industria de la Construcción tanto en el desarrollo como en la reconstrucción de la URSS, ha sido verdaderamente extraordinaria.-

Evolución Actual:

En los últimos tiempos parece iniciarse una nueva concepción en la distribución de la renta nacional rusa, anunciándose un nuevo programa económico encaminado a reducir los gastos de la defensa y dedicar esos cuantiosos recursos a la retrasada industria química y las condiciones de vida de su pueblo.-

Debido a los acontecimientos que se vienen desarrollando con motivo del enfriamiento de las relaciones entre la URSS. y China Comunist

ta, parece que ésta nueva concepción se afirmara.-

Con motivo de una visita del primer ministro soviético a Hungría al hablar ante obreros de una fábrica de este país expresó: "Si no pudieramos prometer al pueblo nada mejor que la misma revolución, se / "preguntaría si no es mejor poder gozar de un buen Goulasch ... "Si en paí / "ses capitalistas los trabajadores, técnicos e ingenieros pueden producir / "cosas buenas, porqué no podemos producirlas nosotros? ... ¿qué hubiese / "pasado en la época de Lenin, cuando exhortó a campesinos y trabajadores / "a terminar con el dominio de los capitalistas si sólo se les hubiera pro- / "metido una revolución? eso no hubiese sido suficiente.- la prosperidad / "es lo único por lo que vale la pena luchar".- (32).-

Por otra parte, "Si en la actualidad y en la mayoría / "de las familias rusas, padres e hijos no disponen sino de una habitación, / "para ellos sería ya un gran progreso que los hijos dispusieran de otra, / "aunque fuese pequeña.- Pues un pueblo compara su nivel de vida con el // / "precedente y no con el de los demás.- Toda mejora en la cuestión vivienda / "es ya para los rusos un inmenso progreso, aún cuando en comparación con los / "alemanes de la República Federal, o con los americanos, se encuentren toda- / "vía mal alojados".- (33).-

D) ORGANIZACION DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION EN LA REPUBLICA ARGENTINA.

1) Su Capacidad Constructiva.

"La organización es la consecuencia de la asociación /
"consciente de los hombres que se reúnen para un objetivo definido.- Este
"concepto es tan moderno como nuestra época y tan antiguo como la humanidad.-
"El paleolítico nos muestra hombres organizados para la caza ya que el obje
"tivo concreto de la organización era alimentarse y sobrevivir.- Primero /
"trabajaron los hombres para alejar de sí al hambre; después para satisfacer
"otras necesidades, más recientemente PARA CUBRIR LAS NECESIDADES CREADAS PA
"RA HACER LA VIDA MEJOR".- (34).-

La organización de nuestros tiempos tiene pues una meta
claramente determinada y es la de producir la mayor cantidad de bienes posi-
bles a los más bajos costos para alcanzar un mejor nivel de vida que tenderá
en definitiva a impulsar el progreso social sin el aumento de la productivi-
dad, no se podrá asentar sobre bases sólidas las conquistas sociales.-

El lugar preponderante que ocupan los EE.UU. en el mun-
do, en estos momentos, se debe a no dudar a la gran capacidad de producción
de su pueblo.-

Se verá a continuación la organización de la Industria/
de la Construcción en la Argentina, no sólo desde el punto de vista empresa-
rio, sino también obrero, de la provisión de materiales, equipos, herramien-
tas, etc.-

En la Argentina la Industria de la Construcción ha su-/
frido un proceso de evolución paralelo al del país mismo.- No hace muchos /
años, las obras públicas y obras civiles de importancia se encontraban ab-/
sorbidas por empresas extranjeras que eran las que disponían de los medios

técnicos, financieros y equipos necesarios, quedando las construcciones de menor jerarquía para empresas locales.-

La capacidad y constancia puesta de manifiesto por los ingenieros y empresarios argentinos, fue modificando este panorama.-

En 1935 nuestra industria comenzó a lograr un fuerte desarrollo, aunque carecía aún de una organización adecuada.- Una huelga general del gremio, que tuvo una duración de más de tres meses, puso en evidencia dicha situación.- La representación patronal en tratativas con el gremio en huelga, contó con un reducido número de empresas en su inmensa mayoría de capital extranjero dedicadas a la construcción de Obras Públicas.-

Parodi & Figini fue una de las primeras empresas en alcanzar jerarquía e importancia, pero pronto muchas otras también la tuvieron.- En el momento actual el país cuenta con un gran número de empresarios que poseen excelentes medios técnicos, fuerte capacidad financiera y equipos adecuados.-

Las condiciones empresarias son buenas y se cuenta con técnicos, arquitectos e ingenieros especialistas ágiles y en condiciones de superar los más escabrosos problemas que puedan presentárseles.-

El aspecto siempre renovado de la ciudad de Buenos Aires y su rápido desarrollo desde la época colonial, es un ejemplo positivo de ésta capacidad.- Es sorprendente la evolución edilicia de nuestra capital, que por propio esfuerzo ha llegado a ocupar uno de los primeros lugares entre las grandes urbes del mundo.-

En este siglo la ciudad se renovó.- Rompió el damero original abriendo en el centro mismo del núcleo inicial la Avenida de Mayo, las Diagonales Norte y Sud y la Avenida 9 de Julio.- Transformó en avenidas

de veintiseis metros de ancho, las angostas calles primitivas de Caseros, Garay, San Juan, Independencia, Belgrano, Corrientes, Córdoba y Santa Fe. En terrenos ganados a las aguas del río se halla un parque magnífico, con jardines y espacios abiertos, construcciones deportivas, etc.- Por último sobre la rivera, la Avenida Costanera, todas ellas son demostraciones/positivas de la capacidad constructiva de esta Industria.-

En suya, la ciudad está ya hecha.- Los edificios que la forman son por su calidad de los más altos exponentes del adelanto técnico contemporáneo en todas sus manifestaciones.-

Aplicando revolucionarios sistemas constructivos, actualmente se edifican nuevos e imponentes monobloks financiados por el // Instituto de Previsión Social y el Banco Hipotecario Nacional con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo.- Estos monobloks se construyen mediante los sistemas de obrador móvil, fabricación por moldeo continuo del hormigón, encofrados metálicos integrales con ciclos brevísimos / para el desencofrado y además adelantos que colocan a las empresas argentinas por su capacidad técnica, en primera línea en el concierto de las / naciones civilizadas.-

2) Mano de Obra y Salarios.-

Disponibilidades de mano de obra y salarios.-

En industrias en que la mano de obra tiene una gravitación tan preponderante como en la construcción, deben estudiarse las/ disponibilidades de dicha mano de obra y considerarse aspectos relacionados con la misma.-

Puede afirmarse que el país en lo que a disponibilidad de mano de obra respecta, no presenta problemas de significación.-

La industria da empleos en forma directa a más de medio millón de obreros cifra que puede incrementarse sin inconvenientes.-

Hechos concurrentes favorables han conducido a esta posición.- Por una parte, el aporte inmigratorio que siempre proveyó mano de obra especializada; por otra, la habilidad característica para asimilar tareas y funciones insospechadas por parte de nuestra población; finalmente la corriente migratoria interna, propia de países en evolución, que produce la concentración de las poblaciones rurales hacia los centros urbanos.-

No obstante ello, durante el año 1950, época en que se alcanzó el más alto nivel de construcción en el país, se debió solicitar a la Organización Internacional del Trabajo, estudie la posibilidad de orientar una corriente inmigratoria para determinadas especialidades de la Industria de la Construcción.- Sabido es que en el país en ese momento faltó mano de obra, particularmente, de obreros especializados.-

El equipamiento de las Empresas, la modificación de ciertos conceptos constructivos tradicionales por nuevos procedimientos industriales, y el crecimiento de la población, permite afirmar que actualmente se cuenta con mano de obra suficiente para cumplir cualquier plan de desarrollo.-

Respecto a salarios o retribución de mano de obra especializada y no especializada, la relación existente entre ambas no es la ideal, ya que dicha relación presenta una tendencia netamente favorable para la mano de obra no especializada.- La diferencia entre jornales de oficiales y ayudantes en el gremio viene disminuyendo paulatinamente.-

En 1940 un oficial ganaba \$ 7,50 por día en tanto que el ayudante percibía un salario de \$ 5,00 lo que representaba una diferen-

cia a favor del oficial del 50%.— En 1960 dicho porcentaje había disminuido al 25%, pues los convenios colectivos establecían un jornal de \$ 200,— diarios para el oficial contra \$ 160,— del ayudante.—

Con el fin de no desalentar la mano de obra especializada, ya que ello redundará en una disminución de la productividad del gremio y mayores costos de la construcción, es deseable ver que los convenios de trabajo futuros no agraven aún más estas diferencias.—

Productividad y Costos Invisibles.—

Es declinante la productividad de la mano de obra de la Construcción en los últimos años.—

En este sentido se considera únicamente la menor productividad en el rendimiento directo del trabajo, por una merma "natural" de la mano de obra, merma que ha sido estimada por la Cámara Argentina de la Construcción en un 65% en relación a la existente hace veinte años atrás.— Una misma cantidad de obreros especializados y ayudantes, trabajando iguales jornadas, emplean actualmente un 65% más de tiempo en levantar una vivienda que hace veinte años.—

Los costos invisibles también representan un factor de gravitación en la Construcción, por el hecho de que ésta industria, como se ha dicho, utiliza un alto porcentaje de mano de obra.—

Sobre los salarios empleados directamente en una obra / existen recargos por cargas sociales que superan el 80% de los jornales efectivamente utilizados.—

Estos porcentajes, establecidos sobre la base de la // Convención Colectiva de Trabajo N° 4 del año 1964, vigente desde el 16 de / enero último y aplicable al personal obrero de la construcción se discrimi-

na de la siguiente manera (35)

Beneficios Sociales

<u>Con Descuento Jubilatorio</u>	<u>Obras de Ingeniería</u> %	<u>Construcción de edificios</u> %
Días feriados pagos	3,50	3,50
Vacaciones pagas	4,66	4,66
Enfermedades	5,50	5,50
Licencias especiales	0,65	0,65
Proaviso	3,45	4,70
Aguinaldo	<u>10,08</u>	<u>10,19</u>
Subtotal	<u>27,84</u>	<u>29,20</u>

No afectados por la Jubilación

Asignaciones familiares	6,56	6,62
Asignaciones nacimiento hijos	0,016	0,016
Subsidio fallecimiento obreros	0,066	0,066
Indemnización Paralización lluvia	0,602	0,602
Despido	<u>7,78</u>	<u>8,62</u>
Subtotal	<u>15,02</u>	<u>15,92</u>

Aportes patronales sobre las remuneraciones

Jubilaciones	19,67	19,87
Aportes Institutos	0,30	0,31
Impuestos aprendizaje	<u>0,66</u>	<u>0,66</u>
Subtotal	<u>20,63</u>	<u>20,84</u>

Resumen de costos indirectos

Beneficios sociales con descuento jubilatorio	27,84	29,20
Beneficios sociales no afectados por jubilación	15,02	15,92
Aportes patronales sobre las remuneraciones	20,63	20,84
Constatación enfermedades incurables	1,10	1,10
Seguro Obrero-Prima estimada, incluso los Impuestos y Recargos de póliza, promedio de diferentes / riesgos	18,50	13,50
Contribuciones de servicios sociales para trabajadores de la industria de la Construcción	0,96	0,96
TOTAL CARGAS SOCIALES	<u>84,05 %</u>	<u>81,52 %</u>

En ciertas provincias, además, estos porcentajes se ven incrementados por cargas Sociales establecidas por disposiciones Provinciales.-

Los fuertes recargos expresados por leyes Sociales / como así la declinación natural del rendimiento de la mano de obra, están creando una nueva corriente operativa en el gremio y en particular para / los casos de mano de obra especializada.-

Se está difundiendo el sistema de subcontratar la mano de obra, convirtiéndolo a grupos de obreros especializados en pequeños / empresarios o subcontratistas.- Estos, al mantener un nivel de producción por encima del nivel general del gremio, se benefician en forma directa con una parte de las cargas sociales y con su mayor productividad, contribuyendo al abaratamiento de los costos en la construcción.-

3) Materias Primas y Equipos.-

Materiales y Elementos Básicos.-

En lo que a materiales empleados por la Industria de la Construcción respecta, se puede afirmar que la naturaleza ha sido pródiga / con nuestro país, ya que se cuenta en abundancia con elementos básicos para el desarrollo de la misma.-

Las principales materias primas que se emplean pueden / clasificarse, en:

- 1) Agregados Inertes.-
- 2) Elementos Aglomerantes.-
- 3) Productos Impermeabilizantes.-
- 4) Productos Industriales.-

Se verá a continuación la situación de cada uno de // ellos.-

1) Agregados Inertes: Son aquellos elementos que se / incorporan a la obra en estado natural o a lo sumo mediante un proceso de / trituración, como: arena, canto rodado, piedra triturada, etc.-

Se posee existencias en cantidades suficientes y cali-
dad eficiente; las piedras y agregados calcáreos como: lajas, tosca, conchi-
lla, mica, etc. son igualmente abundantes.-

La importación de canto rodado y arena oriental a que / se debe recurrir en ciertas oportunidades, obedece más bien a factores de // transporte y flete que a la falta de producción nacional, ya que el flete / fluvial del Uruguay es más económico que el ferroviario o carretero desde / Tandil, Balcarce, Clavarría o Córdoba.-

Se cuenta también con abundancia de escorias naturales que se emplean como agregados en la fabricación de ladrillos, además de importantes yacimientos de lava volcánica en zonas de Cuyo y la región circunvecina a Zapala (Covunco).-

2) Elementos Aglomerantes: Comprende al cemento portland, cal, yeso, etc., materiales que actualmente no presentan ninguno de ellos / problemas de abastecimiento.-

El cemento portland se considerará por separado dada la / importancia del mismo en la industria.-

En cuanto a los demás, la producción cubre ampliamente las necesidades de cualquier plan de desarrollo, a punto de que en el caso del / yeso, por ejemplo, la producción supera ampliamente la demanda potencial.-

3) Productos Impermeabilizantes: Tanto los asfálticos que tienen carácter de impermeabilizantes, como los hidrófugos que se incorporan a la mezcla produciendo una impermeabilización integral, no presentan tampoco mayores problemas de abastecimiento.-

4) Productos Industriales: Los sanitarios, azulejos, mosaicos y mármoles se producen en el país, cubriéndose las necesidades del mercado.- La industria del plástico fabrica magníficos elementos de revestimiento y decoración que hasta hace poco debían importarse.- Tampoco tiene problemas la producción de cerámica, artefactos, elementos eléctricos y del vidrio excepción hecha de determinada calidad de cristales.-

En cuanto a chapas de hierro, zinc, fibrocemento, hierro redondo y materiales compensados, se cuenta con industrias de envergadura y // buena capacidad de producción.-

Las especies forestales cubren las necesidades primordiales para pisos, puertas, marcos, parquets, etc.- El parquet de especies arraiga

das en el país como el cucalipto, entre otras, ha logrado restar significación a la importación de parquet de roble.-

La piedra de Mar del Plata para frentes, los mármoles de Córdoba y San Luis para revestimientos, etc. son de excelente calidad, contándose con plantas industrializadoras que cubren la demanda potencial.-

Cemento Portland.-

Por la preponderancia que tiene este material como base para el desarrollo de la Industria de la Construcción, es conveniente analizarlo en forma independiente.-

En estos momentos existen 14 fábricas instaladas y en funcionamiento, las cuales tienen una capacidad de producción de 4.523.000 ton. estimándose que de acuerdo a los planes aún en ejecución de ciertas plantas, se completará para 1964 una capacidad instalada de más de 5.223.000 ton.-

El consumo de los últimos años ha venido disminuyendo a cifras que ubican a la Argentina con un índice de consumo de cemento por habitante muy bajo, inferior en un 15,4% al del año anterior, índice este representativo de su actual declinación económica.-

En Italia el consumo por habitante fue de 402 kg. en 1962; en Suiza de 673; en Suecia de 391; en EE.UU. de 306; en Alemania Occidental de 485 y en nuestro país sólo alcanzó a 114,5 kg.

Nuestro consumo de cemento apenas representa un tercio del de los países evolucionados, por lo que debe preverse un mayor aumento en el consumo del mismo, además del crecimiento vegetativo de la población, todo lo cual hace suponer como razonable prever una tasa de crecimiento en el consumo de cemento creciente en un 15% anual y para el cual la industria

está preparada.-

La crisis del cemento producida alrededor del año 1950, / cuando se vivió la experiencia de importaciones de cemento realizadas por el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio, ha sido superada.-

"Demasiado aleccionadora para olvidarla, pues las divisas / gastadas entonces para traer cemento, que se negaron a la industria para / ampliar su capacidad productiva, hubieran alcanzado para traer las maqui- / narias que produjeran, anualmente y para siempre, una cantidad igual a la / importada.- En cambio, en aquella oportunidad, se debió prohibir la ven- / ta de cemento nacional en el Gran Buenos Aires y Rosario, para colocar el / cemento extranjero, estableciéndose un recargo del veinte por ciento al / precio del cemento argentino con el fin de solventar las pérdidas causadas / por esas importaciones".- (36).-

Instituto Argentino de Racionalización de Materiales.-

El fin de este Instituto, constituido por representantes / de la producción, es el de que los fabricantes de materiales que se emplean en la Industria de la Construcción mantengan una línea y calidades uniformes en condiciones aceptables.-

El sello de conformidad con norma IRAM es otorgado únicamen- / te a aquellas empresas que satisfacen las exigencias del Estatuto General del Sello IRAM y los reglamentos pertinentes.-

De esta manera se tiende a estimular el mejoramiento de la / industria nacional.- El sello significa que las mercaderías que lo ostentan cumplen métodos de fabricación que permiten lograr calidades uniformes y la / posibilidad de su identificación con muestras ensayadas.-

Se cuenta en el mercado con productos tales como: ladrillos refractarios, cemento y hormigón refractario, fluidos refrigerantes, radiadores eléctricos, cilindros para gas envasado, mangas para extinción de incendio, alambres de cobre, etc. que satisfacen las exigencias requeridas por // las normas IRAM.-

Herramientas y Equipos.-

La fabricación nacional de maquinarias y demás útiles y herramientas que emplea la Industria de la Construcción, no tiene problemas de abastecimiento de significación.-

No puede expresarse lo mismo, en cambio, en lo que respecta a la maquinaria pesada, la que debe importarse de los países industrializados que disponen de una industria metalúrgica pesada ya desarrollada.-

Esta deficiencia en equipos pesados no es un factor determinante de limitación para la Industria de la Construcción en las actuales circunstancias, ya que en los últimos años, afortunadamente, la industria se equipó en general en forma eficiente utilizándose actualmente solo el 35% de su potencial constructivo.-

0000000000

CAPITULO II

PROBLEMAS FUNDAMENTALES DE LA INDUSTRIA

A) LA INFLACION COMO FACTOR DISTORSIONANTE.-

Al iniciarse en el año 1943 el proceso inflacionario que aún envuelve al país, la Industria de la Construcción comenzó a recibir/ una serie de impactos que la condujeron paulatinamente a la situación de crisis actual.-

Tanto empresarios como propietarios sean estos particu- lares o el estado mismo, fueron sorprendidos por la fuerza del proceso / inflacionario que alteró las raíces más profundas de nuestra economía, / rompiendo tradicionales métodos de contratación que se aplicaban desde / los orígenes mismos de nuestra nacionalidad.-

La estabilidad tradicional en que se desarrollaban las / actividades através de decenios, hizo que no se previera dicha circuns- tancia en los contratos de obras, desconociéndose prácticamente las // cláusulas que fijaban reajustes de precios por variabilidad de costos.- Ello originó la quiebra de más de un contratista en la iniciación del / período de desajustes, dada la obligación contractual de entregar obras cuyos costos resultaron superiores a los precios de venta previa y con- cientemente establecidos.-

Producido el desequilibrio, se comenzó la introducción / de cláusulas en los contratos privados de obras que reconocieron para lo futuro estas diferencias.- Pero la poca experiencia que se tenía en los

procedimientos para determinarlos y la resistencia natural de los propietarios en aceptar cláusulas que no les aseguraba a su vez el precio definitivo de sus obras, originó una serie de cuestiones enojosas que agravaron la difícil situación creada a la Industria de la Construcción por estos factores imprevisibles.-

Influencia en el Banco Hipotecario Nacional.-

Al estudiar la evolución del Banco Hipotecario Nacional en los últimos 18 años, se obtiene un claro ejemplo del efecto destructivo // que el impacto inflacionario produjo en la financiación de obras, llegando a paralizar prácticamente la labor de esta Institución.-

Tradicionalmente el Banco Hipotecario Nacional cumplió su misión en forma satisfactoria, mediante la emisión de Cédulas Hipotecarias.- Estas fueron abolidas por la reforma bancaria del año 1946, sustituyendose dicho mecanismo financiero no inflacionario por aportes directos del Banco Central, de corte netamente inflacionario.-

Por otra parte, la política de otorgamiento de créditos a largos plazos y bajo interés, agregada a la acción corrosiva de la inflación, agotó muy pronto las posibilidades financieras del Banco, agravando aún más el problema por el encarecimiento que ya se empezaba a sentir en / los costos de la construcción.-

Ello queda de manifiesto en el hecho de "que hasta 1957 // "concedía cada año créditos por unos \$ 5,000.000.000,-- m/n, reduciendo / "este importe en los últimos años a menos de \$ 2,000.000.000,-- m/n, que "en metros cubiertos representa una reducción del volumen de créditos a un "nivel en el cual estos dejan de tener influencia alguna sobre el volumen/

"de la construcción".- (37).-

Pavimentos Urbanos.-

Circunstancias similares pueden apuntarse en otros aspectos de la actividad de la Industria.- La pavimentación de las plantas urbanas prácticamente se paralizó como consecuencia de la misma causa.- La Ley Nº 4125 de la Provincia de Buenos Aires establecía el reintegro de los créditos otorgados para construcción de pavimentos entre diez y veintitres años.- Aún se están cobrando pavimentos construídos hace muchos años, /// cuando el costo de los mismos oscilaba entre \$ 8,-- y \$ 10,-- el metro cuadrado contra \$ 800,-- a \$ 1.000,-- que fue su valor en el año 1962.-

Reconocimiento de mayores costos.-

El estado debió reconocer el pago de los mayores costos / de las obras públicas, sancionando la Ley 12.910, que permitió la liquidación de estos mayores costos originados en hechos no imputables al contratista.- Leyes provinciales similares fueron sancionándose poco a poco, // reencauzando en parte el problema hacia nuevas fórmulas de equilibrio.-

No obstante ello, la mentalidad de los funcionarios encargados de aplicarla también demandó su tiempo para adaptarla a los nuevos / procedimientos, pues no faltaron aquellos que entendían que la aplicación de estas leyes implicaba una exacción para los bienes del estado.-

Tanto la Ley mencionada en el orden nacional, como la // 5040 de la Provincia de Buenos Aires, y otras similares, solamente reconocían el reintegro de los mayores costos de mano de obra y materiales, negando en cambio el derecho de reintegro de los mayores costos indirectos como /

amortización de equipos, intereses, mayores gastos de administración, etc.

Ello mantuvo en forma parcial la incertidumbre de los contratistas sobre los costos definitivos de sus obras, lo que redundó en perjuicio del mismo estado, ya que los contratistas, ante la experiencia ya / recogida, comenzaron a cubrirse de dicha eventualidad, con precios elevados en las licitaciones.-

Recién a mediados de 1960 en el orden nacional con la sanción de la Ley 15.285 y en el año 1959 en la Provincia de Buenos Aires con la Ley 6.178 se dispuso la liquidación de mayores costos sobre gastos generales, amortización de equipos, etc.-

Un estudio del resultado de reconocimiento total de los mayores costos demuestra que el primer beneficiado ha sido el estado mismo.- Desaparecida el "Álea" en los cálculos, los empresarios hicieron ofertas / ajustadas a un equilibrio cierto; se despertó un mayor interés y competencia en las licitaciones mediante el aumento de oferentes; las cotizaciones bajaron descendiendo por primera vez desde la iniciación del proceso inflacionario sobre los cálculos oficiales previos.-

La Provincia de Buenos Aires que fué la primera en sancionar y aplicar estas disposiciones, comenzó a obtener mejores precios en // obras similares que los obtenidos por la Nación.- Este hecho se atribuyó a la eliminación del álea mencionada, de acuerdo a los resultados de la siguiente estadística: (38).-

Dependencia contratante	Cantidad Obras	Importe en millones de pesos		% diferencias		Promedio oferente por licitación
		Sumas presupuesto oficiales	Sumas de las ofertas	más	menos	
<u>AÑO 1957</u>						
1) Direc. Nac. Vial	95	926.025	1.012.932	7,5	—	3,2
2) Direc. Vial Prov. Bs.As.	49	273.198	276.217	2,0	—	3,8
<u>AÑO 1958</u>						
1) Direc. Nac. Vial	73	1.048.748	1.113.422	7,0	—	3,2
2) Direc. Vial Prov. Bs.As.	37	289.869	300.932	3,8	—	3,7
<u>AÑO 1959</u>						
1) Direc. Nac. Vial	40	785.345	927.168	18,0	—	3,5
2) Direc. Vial Prov. Bs.As.	54	1.182.042	1.418.197	20,0	—	2,5
<u>1er. SEMESTRE AÑO 1960</u>						
1) Direc. Nac. Vial	26	466.247	546.472	17,2	—	4,5
2) Direc. Vial Prov. Bs.As.	24	692.667	782.127	13,0	—	4,6
<u>2do. SEMESTRE AÑO 1960</u>						
1) Direc. Nac. Vial	14	578.179	577.678	—	—	7,9
2) Direc. Vial Prov. Bs.As.	16	2.303.392	2.101.932	—	9,9	6,3

No obstante ello hay aún funcionarios que les irrita la aplicación de la Ley 12.910 y las complementarias similares.-

"¿Para qué empeñarse en matar una Ley que está destinada a morir por inoperancia, cuando los valores se estabilizan?.- En cambio su acción es benéfica, hasta por sola acción de presencia y como válvula de seguridad al dar confianza al contratista e inducirlo a calcular los precios sin recargos, ante la incógnita de lo que puede sobrevenir.- Tal es lo que ocurre en Francia, Italia, España, etc." (39).-

El Estado debe emplear procedimientos ágiles de rápida liquidación que simplifiquen los ya naturalmente complicados trámites burocráticos, aprovechando la experiencia de países más evolucionados que el nuestro.-

"El empresario es un hombre que necesita realizar obras con rapidez y sin más contratiempo que el que la naturaleza que su propia función le impone.- No tiene porqué, ni debe cargar las alevas de lo que es imprevisible.- Y un empresario que está seguro de que el proceso inflacionario que sufre este país y muchos otros, no lo ahogará antes de llegar a la meta, trabaja en forma mucho más segura" ... La dinámica del nuevo derecho, en países progresistas como Alemania y Estados Unidos de Norteamérica, etc., se orientan hacia la protección de lo prometido y a reparar los daños ocasionados por haber confiado en un compromiso".- (39).-

El Estado y contratistas no deben considerarse como fríos comerciantes sino colaboradores que ensamblados realizan las obras que el bienestar social requiere.-

Los Planes de Ahorro y Préstamo.-

El sistema de Ahorro y Préstamo es uno de los medios financieros positivos para la construcción de viviendas en países con moneda estabilizada.- Al implantarse en el nuestro se produjo una verdadera guerra de posiciones entre aquellas instituciones que mantenían en sus programas / las cláusulas de REAJUSTE OBLIGATORIO contra las que se presentaron SIN REAJUSTE.-

Analizadas tan opuestas posiciones en la lucha por la conquista del mercado, se vió a simple vista que la causa alrededor de la cual giraron dichas posiciones era la inflación, que termina por deteriorar todo / sistema de ahorro puro.-

Las entidades que defendían los planes con reajuste sostenían que de no aplicarse el mismo, ellas correrían a muy breve plazo la misma // suerte del Banco Hipotecario Nacional por el deterioro de su posibilidad de recuperar en igual poder adquisitivo los préstamos otorgados.-

Las otras, en cambio, con argumentos más fáciles para la venta de certificados "preferían operar en pesos, sin reajuste, pensando que el país había superado definitivamente la etapa de la gran inflación".- (40).-

Esta controversia tuvo como resultado la debilitación del sistema por la desconfianza que en el público produjo dicha controversia; la debilidad económica de las entidades por el plan de publicidad a que debieron/ lanzarse; y la demora del Estado en poner orden en tan delicado asunto.-

Todo ello, producto al final del proceso inflacionario, repercutió en la Industria de la Construcción, debilitando este nuevo y eficiente programa de financiación de viviendas.-

Indices del Costo de la Construcción:-

Como resumen del proceso inflacionario perturbador de todo plan de financiación de obras se transcribe a continuación los números índices del costo de la construcción, en diferentes lugares del país, correspondientes al 31 de diciembre de 1963.-

<u>Año 1939 = 100</u>	(41)
Capital Federal y Gran Buenos Aires	12.821
Ciudad de Córdoba	11.301
Ciudad de Rosario	12.244
Provincia de Corrientes	11.300
Provincia de La Rioja	11.607
Ciudad de Bahía Blanca	13.370
Provincia de Mendoza	10.982
Provincia de Catamarca	10.120
Ciudad de Paraná	11.400
Provincia de San Juan	11.159
B) <u>AHORRO NACIONAL INSUFICIENTE.-</u>	

La crisis que afecta tanto a la construcción de obras públicas como a las privadas, tiene por origen la penuria financiera.- Esta ha detenido en los últimos años su desarrollo hasta paralizarla prácticamente, por una falta de continuidad en el proceso productivo.-

Es característica de la Industria de la Construcción, la creación de bienes de Capital.- Por lo tanto, la financiación de la misma debe nutrirse principalmente del ahorro, ya sea público o privado, de acuerdo con la naturaleza de las obras que se realicen.-

La parálisis constructiva se produce, en épocas en que por /

diversas razones escasea el ahorro privado; pero éste puede ser sustituido por el ahorro público, es decir, por créditos, que en definitiva significan un adelanto sobre ahorros futuros.-

Una de las razones que produce la escasez del ahorro son los déficits del presupuesto estatal.- Si estos déficits dejan de ser ocasionales para convertirse en crónicos, los hechos se agravan sensiblemente.-

La construcción de viviendas en nuestro país fue siempre financiada mediante el ahorro acumulado por amplios sectores, aún cuando ello no significaba inversiones productoras de rentas elevadas, pero que en compensación ofrecían garantías de seguridad que actuaban como estímulo de ahorro.-

Contra ello conspiró la Ley de Alquileres, dictada con el fin de solucionar un aspecto de la carestía de la vida pero que produjo en cambio el retraimiento de los capitales y ahorros privados al eliminar una de las virtudes de la inversión - la seguridad.-

La supresión de las Cédulas Hipotecarias privó igualmente a la Industria de la Construcción de una financiación interesante por sus características, agravando con ello el problema.-

En lo que a obras públicas respecta, hasta no hace mucho // eran financiadas por el ahorro, mediante la absorción de títulos de empréstitos internos.- Al eliminarse esta fuente de recursos, la mayoría de las obras públicas, salvo aquellas que contaban con recursos especiales, pasaron a depender exclusivamente de aportes del presupuesto.-

Los déficits fiscales crónicos y el incumplimiento de leyes que proveen de recursos específicos como el del Fondo de Vialidad, son causas determinantes del atraso con que se pagan los certificados de obras y, / consecuentemente, del ritmo lento de la ejecución de algunas obras y parali-

zación de otras.-

La falta de ahorro público y privado son factores que han /
conducido a la actual crisis de la Construcción, obedeciendo ambos a una /
misma razón: el crónico desequilibrio de nuestros presupuestos.-

El presupuesto para el ejercicio en curso, por ejemplo, as-
ciende a m\$ 298.128 millones, con un déficit calculado en m\$ 92.203 millo-
nes.- En el mismo se prevee la contribución del Tesoro a Empresas del Esta-
do para el Plan de Obras Públicas, por un total de m\$ 21.279,5 millones y
para déficits de explotación de las mismas Empresas, un aporte de m\$ 18.853,2
millones de pesos.-

C) RETENCIONES DEL FONDO DE VIALIDAD.-

Este hecho es causa importante de la angustia financiera que
aqueja a las empresas dedicadas a la actividad caminera.-

Al retener Y.P.F. los gravámenes viales, no haciéndolos efec-
tivos en la forma que determinan los instrumentos legales regentes en la ma-
teria, se ha roto la ecuación financiera de las obras viales del país.-

Esta falta de ingresos afectados a la obra caminera, provocó
la distorsión total de los planes en ejecución y de las nuevas obras proyec-
tadas por Vialidad Nacional y las Direcciones Provinciales en las esferas //
respectivas.-

"Los aportes que efectúa Y.P.F. a Vialidad Nacional decrecen
"día a día; las Vialidades Provinciales no reciben lo que les corresponden /
"ni por parte de Vialidad ni por parte de Y.P.F.; la mayoría de las obras ca-
"mineras se están desarrollando a ritmo disminuido y muchas ya están parali-
"zadas; en la lista de las empresas que quiebran en nuestro país los contra-

"tistas de obras viales ocupan un conspicuo y honroso lugar".- (42).-

La deuda de Y.P.F. por estos conceptos ascendía al cierre del ejercicio 1963, a los siguientes valores, en millones de pesos:

a) A Dirección Nacional de Vialidad	\$ 1943,3
b) A provincias	<u>" 2890,2</u>
Total	<u>\$ 4833,5</u>

considerando además que en el curso del ejercicio Y.P.F. entregó a la Dirección Nacional de Vialidad, en lugar de dinero en efectivo títulos del / Empréstito 9 de Julio, Certificados de Cancelación de Deudas y Bonos de // Compensación por más de 3.000 millones de pesos, se comprenderá la gravedad de la situación de la Industria de la Construcción en este aspecto, no sólo por el atraso con que cobra los certificados de obras, cuyo monto impago asciende al 31-1-64 a m\$ 7.320.000.000,-- sino por el hecho de haber procedido a un reequipamiento masivo ante el plan de Construcciones viales programada.- El 60% de los equipos con que cuenta el país en materia vial se encuentran actualmente improductivo por falta de obras.-

De acuerdo con el Decreto-Ley 505/58, se provee a Vialidad los recursos mediante el impuesto del 50% sobre el precio de venta al público de los combustibles, del cual corresponde el 35% a la Dirección Nacional de Vialidad y el 15% al régimen de Coparticipación Federal.-

Después de sucesivas reducciones e interpretaciones, el impuesto vial, en el caso de la nafta, se ha reducido al 22% del precio de // venta al público.- La distribución porcentual del valor de venta de nafta / al público es actualmente la siguiente:

44,1 % valor del producto por sí mismo
33,8 % Para la Secretaría de Energía y Combustibles y el
Tesoro Nacional
22,1 % Para Vialidad de la Nación y las Provincias
100,0 % T o t a l

La Dirección Nacional de Vialidad, reaccionando ante esta política que atenta directamente contra su plan de desarrollo en obras ya iniciadas y en ejecución, ha suscripto la siguiente resolución: "A la /// obra caminera que llevan a cabo la Dirección Nacional de Vialidad y las Direcciones Provinciales de Vialidad, corresponde asignarle una de las / primeras prioridades en el orden de las necesidades del país, para alcan / zar una pronta recuperación - encontrando el medio - en la aplicación es / tricta de las disposiciones del Decreto-Ley 505/58".- (43).-

El Decreto 10670/61 fue lo que disminuyó los fondos viales de las provincias, pese a que el anterior obligaba a las mismas a renunciar a su derecho de aplicación de impuestos propios para obtener recursos para la construcción de caminos.-

D) FALTA DE PLANIFICACION.-

Conciente de que el bienestar humano depende en gran parte / de una buena diagramación y desarrollo del confort urbano, y éste a su vez, es el resultado de un equilibrado manejo de la instalación de un adecuado / equipo de obras básicas, la Cámara Argentina de la Construcción patrocinó / el "Forum" sobre mercado de obras y servicios públicos urbanos, organizado por el Instituto de Planeamiento Regional y Urbano y celebrado en Buenos Ai res, a fines de Agosto de 1962.-

En el se determinó que "es conveniente para la economía nacional, a la vez que para la salud de millones de personas que integran las poblaciones urbanas argentinas, aplicar con urgencia medidas decisivas para contener la expansión excesivamente desmesurada de las áreas urbanas, ya // que resultará imposible servir con EQUIPOS URBANOS adecuados a grandes áreas de población dispersa, y en el caso de que algunas de ellos se pudieran ejecutar, su costo de construcción y sus gastos de operación serían innecesariamente onerosos para el vecindario ...".- (44).-

Por EQUIPO URBANO se entiende al conjunto de redes de pavimentos, obras sanitarias, gas, teléfonos, electricidad, etc., que se instalan en las vías públicas de una ciudad.-

La mayoría de las ciudades argentinas, según conclusiones // que derivan del V Censo Nacional de 1960, presentan una densidad media de población demasiado débil para soportar la carga económico-financiera de la // construcción de los más mínimos servicios públicos.-

Otras ciudades en cambio, cuentan con servicios públicos adecuados, cuya capacidad no es convenientemente utilizada por los baldíos y // parcelas insuficientemente pobladas.-

La Ciudad de General Madariaga (Provincia de Bs.As.) es ejemplo representativo de las pequeñas ciudades argentinas, que cobijan en total a casi la mitad de la población total del país.-

Esta ciudad tiene 46 km. de calles abiertas que dan acceso a edificaciones existentes, de las cuales menos de la mitad se encuentran pavimentadas y casi todas situadas en el centro, que contiene a su vez menos del 50% de la población local.-

"Dentro de este sector, el 40% de la longitud total de pavimentos es frentista a lotes baldíos, lo que representa una capacidad ociosa

"de la red pavimentada del 40%.-

"Este despilfarro repetido en infinidad de ciudades y suburbios alcanza a /
"cifras de gran magnitud que representan en el cuadro de la economía de la
"Nación un esfuerzo financiero improductivo que el país no está en condicio
"nes de soportar".- (45).-

Se establece también que las aglomeraciones urbanas del //
país crecen mucho más rápidamente en superficie que en población.-

Esto hace que no se pueda prestar con eficacia la provi- /
sión de agua, electricidad, alcantarillados, calles, transportes, etc., ne-
cesarias para un adecuado standart de vida.-

En este sentido se debe ser conciente de que para producir
ciudades es necesario concebir ciudades y no negocios de tierras.-

Por lo tanto, toda planificación de desarrollo urbano debe
preveer:

- a) Calzadas permanentes para todo tránsito vehicular.-
- b) Veredas pavimentadas para tránsito peatonal.-
- c) Redes de conductos de aguas corrientes.-
- d) Redes de desagüe pluvial.-
- e) Redes de desagües cloacales.-
- f) Redes de gas.-
- g) Redes de energía eléctrica.-
- h) Redes telefónicas.-
- 1) Redes de alumbrado de vías públicas.-

"En la Argentina, sobre un total de 20.256.000 habitantes
"para 1958 habitaban 13.452.000 en los sectores urbanos, y de estos, ///
" 3.412.000 carecían del servicio de agua corriente".- (46).-

CAPITULO III

ALGUNAS FORMAS ACTUALES DE FINANCIACION

En el presente capítulo se hará una reseña sobre alguno de los medios de financiación de que dispone el país en la actualidad para la construcción de obras públicas y privadas.-

ELEVADORES DE GRANOS:

La base de la buena labor realizada por las industrias // agropecuaria y constructora al lograr la solución del problema que signifi- ca el almacenamiento, manipuleo y conservación de cereales, está radicado/ en la forma como se manejaron los fondos especiales puestos a disposición / de la Dirección Nacional de Construcción de Elevadores de Granos, ya que pe- se a la circunstancia de que algunos gobiernos hicieron tentativas en el // sentido de utilizar dichos recursos para otros destinos, las usinas no se / llegaron a concretar.-

En su origen la Ley de Elevadores autorizó la emisión de / Títulos para costear la construcción de estas obras; también en otra oportu- nidad se dispuso invertir hasta la suma de \$ 50.000.000,- provenientes / del Fondo de Margen de Cambios.- Pero fue realmente con la contribución // del uno y medio por ciento de los saldos exportables de cereales, lino y re- siduos, establecido por decreto 16.070/46, ratificado por Ley 13895, que se contaron con recursos abundantes afectados a estas construcciones.-

En lo que respecta al plan de silos subterráneos su finan- ciación proviene de fondos especiales autorizados por Ley 14280, que provee a la Junta Nacional de Granos recursos de los beneficios que se obtienen en la comercialización de cereales, que deben reintegrarse oportunamente con /

las economías que produzca la explotación de los silos.-

Al término del ejercicio financiero 1960/61 se habían invertido con los diversos recursos antedichos los siguientes montos de obras:

- Elevadores: Contribución del 1 1/2%	\$	1.165.493.000,--
Márgen de cambios	"	44.736.000,--
Producido de Títulos	"	41.367.000,--
	\$	<u>1.251.596.000,--</u>
- Silos Subterráneos: Recursos especiales	"	933.244.000,--
		<u>933.244.000,--</u>
<u>Total hasta el ejercicio financiero ce-</u>		
<u>rrado en 1961</u>	\$	<u>2.184.840.000,--</u>

Independientemente de los mecanismos financieros señalados, el Gobierno Argentino, por intermedio del BANCO DE LA NACION ARGENTINA, había contratado con la AGENCIA INTERNACIONAL DEL DESARROLLO como organismo / financiero de la ALIANZA PARA EL PROGRESO, un crédito para la utilización de 21.700.000 dólares, sobre la base de una inversión similar que debía integrar el BANCO DE LA NACION ARGENTINA, con destino todo ello a la construcción de / silos de campaña.-

El referido crédito fué recientemente rescindido por el Gobierno en razón, según expresan sus considerandos de que las condiciones del crédito obligaban a adquirir en el exterior una serie de materiales que produce la industria nacional.-

No obstante, el Plan de Construcción de Silos sigue en vi- / gencia, con la variante de que los fondos deberán ser aportados ahora por el BANCO DE LA NACION ARGENTINA, en un monto estimado alrededor de // // // / \$ 5.700.000.000, y por los productores agropecuarios que deberán invertir al- / rededor de \$ 2.400.000.000,--.-

Los aportes oficiales se concederán por vía de créditos del

Banco de la Nación a los productores agropecuarios, quienes serán los propietarios de los silos que se construyan por este programa.-

RED VIAL:

La Dirección Nacional de Vialidad se rige como entidad autárquica de derecho público conforme a las disposiciones del Decreto-Ley / 505/58 y su respectivo Decreto Reglamentario.-

La referida repartición tiene a su cargo el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal/ de caminos nacionales y sus obras complementarias.- También tiene a su // cargo en colaboración con las provincias los sistemas locales de coparticipación federal.-

Fondo Nacional de Vialidad:

Creado por las mencionadas leyes, provee los recursos que serán aplicados exclusivamente a la ejecución y atención de las obras y / trabajos, como ser el estudio, trazado, apertura, proyecto, construcción, conservación, reparación, mejoramiento y reconstrucción de caminos y obras anexas.-

El Fondo Nacional de Vialidad se forma de los siguientes / recursos según lo establece el art. 18 de la Ley respectiva:

- Impuesto interno del:

- 35% del precio de venta al público, a toda la nafta y /
gasoil, excepto aeronafta;

- \$ 0,0115 m/n. por litro a todo otro combustible deriva-
do del petróleo;

- \$ 0,30 m/n. por litro sobre aceites lubricantes.-

- \$ 7,00 m/n. por kilo a las cubiertas.-

- El producido de la negociación de títulos, ya que el P.E. esta autorizado a emitir "Bonos para Obras Viales".-
- Derechos de Peaje que se establezca sujetos en cada caso a las reglamentaciones que se dicten.-
- Producido de la tasa aplicable a los propietarios de bienes raíces beneficiados por las obras viales.-
- Otros recursos menores, entre los cuales se encuentra un aporte de rentas generales de la Nación no menor a \$ 10.000.000,- anuales.-

Los recursos producidos por los impuestos internos mencionados en primer término, deberán ser depositados mensualmente por los productores, importadores o expendedores de los referidos productos, que al efecto son considerados por la ley como Agentes de Retención de dichos gravámenes.-

Ellos deberán ser distribuidos a su vez en la siguiente forma:

65% para el sistema troncal de caminos nacionales;

35% para carreteras provinciales complementarias del sistema troncal/nacional.-

Coparticipación Federal:

La ley 505/58 estableció el régimen de coparticipación federal, que obligó a su vez a los respectivos estados provinciales a efectuar aportos propios en montos no menores a los que reciban de la Dirección Nacional de Vialidad, con destino a la construcción, mejoramiento y reconstrucción de caminos provinciales.-

Fondo Nacional Complementario de Vialidad:

Por Ley nacional Nº 15274 del 20/2/1960 se crea el Fondo Nacional Complementario de Vialidad que se formará con el producido de los siguientes gravámenes:

- Impuesto sobre las cubiertas a razón de \$ 40,-- m/n. el kilo con excepción de las destinadas a tractores e implementos // agrícolas.-
- Impuesto anual a todo vehículo automotor cuyo peso bruto exceda de 12 toneladas, y a razón de \$ 500,-- m/n. por tonelada o fracción.-

Ambos impuestos regirán según se determina en el artículo 4º de la Ley, desde el 1/11/1959 al 31/12/1969 estando su percepción a cargo de la Dirección General Impositiva.-

Recursos totales estimados:

En un estudio efectuado por la Comisión de Planes Viales/ de la Asociación Argentina de Carreteras, presentado a la IV REUNION MUNDIAL DE LA INTERNATIONAL ROAD FEDERATION, en el Congreso realizado en Madrid en el año 1962, se determinan los recursos destinados a la construcción vial en la República Argentina en la siguiente forma:

- Aporte conjunto de las Provincias.-	
Recursos propios	\$ 8,830,800,000,--
- Aporte de la Nación a las Provincias	" 3,384,200,000,--
- Aporte del Estado Nacional	" 12,636,400,000,--
Total	<u>\$ 24,851,400,000,--</u>

Los recursos señalados como aportes del estado nacional /
provenían a su vez de los siguientes cuerpos legales:

Decreto - Ley 505/58	\$ 8,001,300,000,--
Decreto - Ley 5574/58	" 395,100,000,--
Ley Nº 15,273	" 240,000,000,--
Ley Nº 15,274	" 2,000,000,000,--
Títulos	" 2,000,000,000,--
Total	<u>\$ 12,636,400,000,--</u>

BANCO HIPOTECARIO NACIONAL:

Se trata esta de la organización más antigua del país dedicada a la solución del problema de la vivienda, en sus diferentes aspectos técnicos, urbanístico, financiero, etc.-

Creado por Ley 1804 del año 1886, debió superar en su larga vida distintas vicisitudes que limitaron sus posibilidades de realización, como la supresión de la Cédulas Hipotecarias y la restricción de entrega de fondos por parte del Banco Central, entre otras cosas.-

No obstante logró cumplir una labor eficaz en relación a los recursos financieros puestos a su disposición.- Su acción se desarrolla con un estricto sentido federal ya que distribuye sus disponibilidades en todo el país, en forma directa mediante créditos a los interesados o //

bien recurriendo en ayuda financiera a organizaciones provinciales de vivienda.-

"El propósito oficial de centralizar en el Banco la gestión gubernativa en la materia que le es propicia se refirió en el Decreto 13.314/62, que estableció que esta Institución, sin perjuicio de las funciones atribuidas por su carta orgánica, tendrá a su cargo la aplicación de los planes de vivienda que el Estado resuelva desarrollar".- (47)

Recursos Actuales:

Del último balance de la institución publicado al momento de efectuar el presente trabajo correspondiente al ejercicio cerrado / en el año 1962 se desprenden las fuentes de recursos actuales del Banco:

	(en millones)
- Adelantos del Banco Central	\$ 29.055,0
- Cédulas Hipotecarias	\$ 1.286,7
- Depósitos en Cuentas Especiales	\$ 1.564,0
- Otras Obligaciones	\$ 2.057,9
- Capital y reservas	\$ 5.262,9
Total	<u>\$ 39.226,5</u>

Los préstamos Hipotecarios otorgados ascienden a // / / \$ 30.884,1 millones; dado la necesidad de viviendas los recursos del Banco son a simple vista insuficientes para lograr una solución siquiera parcial del problema. v Además, de los guarismos mencionados, se desprende que la cifra masiva destinada a financiación de viviendas proviene del // Banco Central de la República Argentina, con casi el 75% de los recursos, los que tienen a su vez origen en la emisión monetaria.-

Las medidas restrictivas de crédito adoptadas en el año 1959 con el objeto de lograr la estabilidad económica del país no hicieron sino debilitar aún más la capacidad financiera del Banco.-

Cédulas Hipotecarias:

Este había sido el instrumento tradicional de crédito / en base al cual el Banco operó desde su fundación hasta el año 1946, en que fueron suprimidas por el ordenamiento bancario de esa época.- Posteriormente fueron rehabilitadas en el año 1957 por la nueva Ley Orgánica / de la Institución.- La situación económica del país había variado, como así las condiciones del mercado de capitales, lo que no le permitió a las nuevas Cédulas alcanzar el éxito que de ellas se esperaba.-

No obstante la cifra que consigna el balance de 1962 es de \$ 1.286,7 millones lo que significa que la Cédula Hipotecaria conserva aún un mercado propio de arraigo en sectores del país que más que beneficios inmediatos buscan rentas razonables y sanas.-

Para intensificar este interés del ahorro nacional deberá estudiarse la implantación de una Cédula Hipotecaria con reajuste móvil, de acuerdo al valor de la construcción u otro método de reajuste.-

Aportes del exterior:

La primera operación que el Banco Hipotecario realizó / con una entidad internacional asiente a U\$S 30.000.000,- y fue concertada con el BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO en su calidad de administrador del FONDO FIDUCIARIO DE PROGRESO SOCIAL.-

Representa un aporte de capital extranjero destinado a financiar el 50% de un programa de viviendas populares, en el cual el /

capital argentino deberá contribuir con otro 50%.-

Diversas razones han impedido a la fecha el aprovechamiento integral de este recurso, a pesar de que dicho crédito fue el de mayor volumen que el E.I.D. había concedido hasta ese entonces.-

Planes de Ahorro y Préstamo:

La aplicación de los planes de Ahorro y Préstamo por parte del Banco Hipotecario Nacional constituyen un resonante éxito revelador de la alta capacidad de ahorro de la población y su vocación práctica frente a un objetivo concreto como lo es la vivienda propia.-

En los primeros planes lanzados por el Banco participaron los sectores de ingresos medios de la población; en tres meses se habían formalizado 6632 operaciones con un monto de 3.628,4 millones de pesos.-

Este resultado movió al Banco al estudio de nuevos planes correspondientes al programa "Vivienda del trabajador" con el objeto de facilitar el acceso al sistema a sectores de menores ingresos; los resultados fueron también satisfactorios.-

Barrios de emergencia:

La Institución también está levantando barrios de emergencia destinados a la eliminación de las llamadas Villas Miseria, mediante planes a su cargo directo.- Estos barrios se encuentran en ejecución en el Gran Buenos Aires, Mendoza, Salta, Santa Fe, Jujuy y Tierra del Fuego.- La falta de recursos suficientes hace que el progreso de estas obras sea muy limitado.-

ENTIDADES DE AHORRO Y PRESTAMO:

A mediados de 1961 se comenzó en el país a desarrollar el sistema de financiación de viviendas por el método de "Ahorro y Préstamo / que contiene un sano y equitativo principio.-"

Cabe hacer notar que este ahorro se distingue conceptualmente y tiene motivaciones distintas a las del ahorro previsional, como el de la Caja Nacional de Ahorro Postal por ejemplo.-

En el primer caso el ahorrista quiere disponer de sus aporques cuando los requiera para su necesidad de vivienda y en el segundo interesa fundamentalmente la seguridad y rentabilidad del capital.-

En los planes de Ahorro y Préstamo no interesa la rentabilidad sino la disponibilidad de los créditos en función del período necesario de espera para lograr su objetivo, que es el de disponer de la vivienda propia dentro de plazos más o menos determinados.-

A este mercado con necesidades insatisfechas se dirigieron las entidades que se crearon en el país, con resultados no muy satisfactorios por la lucha entablada sobre la cuestión del reajuste, pero que demostraron de cualquier forma la gran capacidad de ahorro nacional.-

La Legislación comenzó tímidamente a controlar estas organizaciones en 1961 al encomendarse a la Administración Federal de la Vivienda su control.-

Hasta ese momento no habían sido fiscalizadas por la circunstancia de que dos reparticiones del Estado discutían su primacía sobre el particular: La Inspección General de Justicia, que sostenía que se trataba de sociedades anónimas, y el Banco Central por la circunstancia de que las mismas administraban ahorro ajeno.-

Superintendencia de Ahorro y Préstamo:

Recién en Junio de 1963, al crearse la Superintendencia de Ahorro y Préstamo, el Estado comenzó a actuar más firmemente en la materia, que tanto necesitaba de una reglamentación y control eficientes.-

Se exigió a las entidades la integración de capitales mínimos y la restitución de ahorros utilizados en publicidad, gastos administrativos y otros fines, con lo que se logró eliminar un gran número de ellas.-

Sobre 114 sociedades inscriptas en la Administración Federal de la Vivienda, la Superintendencia autorizó a funcionar solamente a 66 número que ha de ir disminuyendo, absorbiendo las más sólidas las carteras/ de las de menor responsabilidad o menor capacidad de producción.-

Según apreciaciones del Superintendente de Ahorro y Préstamo el número de estas sociedades una vez estabilizadas las mismas, quizás / supere a 25 entidades.-

No obstante las dificultades señaladas, las cifras de producción logradas al 30 de noviembre de 1963 demuestran las buenas posibilidades del sistema en solucionar algunos aspectos del problema de viviendas por lo menos en la clase social capacitada en poder realizar los ahorros necesarios.- En efecto, al 30-11-1963 se habían suscripto 182.595 contratos/ por un monto de m\$ 91.185.000.000; se habían adjudicado préstamos por // m\$ 4.938.000.000 y escriturado por m\$ 3.889.000.000,---.-

CAJA FEDERAL PARA ENTIDADES DE AHORRO Y PRÉSTAMO:

Ya se sabe que el sistema de Ahorro y Préstamo tiene como base la autofinanciación, o sea el hecho de que los préstamos que se otorgan provienen de fondos aportados por otros interesados en obtener nuevos préstamos.-

Para evitar el riesgo de que los últimos no lleguen a ser beneficiados de los préstamos contratados es que el gobierno dispuso la // creación de la Caja Federal por Decreto-Ley del año 1963.- Se negoció / oportunamente un préstamo para constituir la caja de refinanciación, con la Alianza para el Progreso por intermedio de la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID) obteniéndose un primer préstamo de 12.500.000 dólares con/ la condición de que el gobierno argentino debía aportar una suma equivalen- te.-

La caja se creaba como organismo mixto.- A la fecha del / presente estudio no se han materializado dichos programas no obstante las / buenas perspectivas existentes.-

En las conclusiones del V Congreso para la vivienda cele- brado en Buenos Aires en 1963, se consideró este problema, recabándose la / urgente constitución de la Caja Federal, ya que su existencia pondrá en mar- cha a un importante sector de la Industria de la Construcción, sin conse- / cuencias inflatorias de ningún orden y por lo tanto de positivos beneficios para el país.-

Se ha manifestado que si bien este sistema de financiación no será una solución integral del problema de la vivienda, sí será en cam- / bio una colaboración positiva de importancia ya que el sistema, en conjunto, durante 1963 otorgó más préstamos que el Banco Hipotecario Nacional.-

De llegar a funcionar normalmente la caja Federal y operar el redescuento, se han efectuado cálculos que permiten preveer un ritmo // creciente de préstamos que podría llegar a financiar mensualmente 1000 viviendas de un millón de pesos c/u. o sea 12.000 viviendas por año.-

0000000000

CAPITULO IV

FINANCIACION DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION Y LA ESTABILIDAD ECONOMICA, COMO TESIS FUNDAMENTAL DE ESTA INVESTIGACION

Se ha podido ver através de los capítulos precedentes la gravitación que la Industria de la Construcción tiene en el desarrollo de los países al ser un factor tan preponderante del progreso.-

Se ha hecho un análisis con numerosos ejemplos que demuestran la influencia de las Obras Públicas y Privadas, en Estados con diferentes organizaciones tanto política como económica y con distintos grados de evolución.-

También se ha efectuado un panorama general sobre el desarrollo de nuestro país, desde sus orígenes hasta su particular situación actual, destacándose siempre el aporte de esta Industria en el progreso argentino.-

La crisis de viviendas, que en nuestro caso presenta un déficit superior a 1.000.000 de unidades que crece anualmente por las nuevas necesidades no cubiertas, se encuentra prácticamente superada en los estados industrializados, subsistiendo en cambio, en toda su gravedad, en los subdesarrollados.-

Las migraciones internas de las poblaciones rurales hacia los centros urbanos, son un hecho cierto e irreversible de la sociedad moderna, por lo que el problema de viviendas que el mismo representa deberá solucionarse de acuerdo con esta realidad.- Pretender hacerlo en la forma hasta ahora dispuesta en la República Argentina, resultará una utopía apesar de los recursos con que se cuenta.-

El país no se encuentra en este aspecto ante un dilema, ya que si bien una solución total por el momento no se vislumbra, en cambio se dispone de soluciones parciales adecuadas a las posibilidades de ahorro de cada una de nuestras esferas sociales.- Estos enfoques parciales, sumados, permitirán cubrir una primer etapa positiva, desde la cual se vislumbrará a su vez la solución final.-

Un error de nuestra conducción económica ha sido la de no permitir la canalización del Ahorro Nacional y de los medios económicos disponibles, hacia los sectores a que en forma natural y por su propia gravitación tendían a desplazarse.- El impedir esta canalización natural, orientando en cambio el ahorro hacia otros fines, por medios artificiosos, según los conceptos que imperaban de acuerdo al temporario criterio político de cada gobierno, ha conducido finalmente a la destrucción del Ahorro Nacional.-

No intenta esta generalización dar la tónica de la época, pero sí pretende indicar su tendencia preponderante, ya que a cada cambio de gobierno o de gabinete se respondió con modificaciones, en los planteos y enfoques oficiales lo que ocasionó un perjuicio a la economía motivando el desarrollo de la gravitante burocracia estatal.-

No deben intentarse por lo tanto soluciones sobre bases financieras utópicas, pues hace falta conciencia de los medios con que se cuenta, para establecer un régimen racional de prioridades, ya que la perfección es etapa posterior a lo bueno y ello deriva de lo factible.-

La potencialidad de nuestra Industria de la Construcción como base para llevar a la práctica las obras que requiere nuestro desarrollo, la existencia de mano de obra disponible, la abundancia de materias primas nacionales y la disponibilidad actual de equipos pesados ha sido demostrada, quedando como problema irresoluto, por el momento, la financiación

de esta Industria.-

A) RECURSOS PARA FINANCIACION DE VIVIENDAS.- CANALIZACION
DE MEDIOS DISPONIBLES, DE ACUERDO A LA NATURALEZA DE /
LAS OBRAS.-

VIVIENDAS DE CATEGORIA:

Destinadas a cubrir requerimientos de la clase más pudiente de la población.- No deberá preocupar mayormente la forma de financiar estas viviendas, que quedará librada a los medios económicos privados del propio mercado que las requiere, el que cuenta a su vez con una gran capacidad de ahorro y disponibilidad de capitales.-

Si bien deben descartarse créditos oficiales al respecto, el sistema bancario deberá promover en cambio su financiación en la etapa intermedia, mediante apoyo financiero a las Empresas Constructoras y no a los propietarios.- Este apoyo financiero es el resultante a su vez de la financiación bancaria que requiere cualquier industria para una adecuada evolución.-

La forma de realizar esta financiación intermedia se propone en la parte final del presente capítulo.-

VIVIENDAS PARA LA CLASE MEDIA:

Comprende las necesidades de este numeroso grupo social, que presenta problemas difíciles para las nuevas familias que se constituyen, educadas en los hogares de sus mayores a medios habitacionales que no pueden disponer para sí.-

La circunstancia de haber desaparecido del mercado las // propiedades de renta, que mediante alquiler cubría sus necesidades en épo-

cas pasadas, ha agravado la situación.- El régimen de Propiedad Horizontal ha sustituido en parte el vacío dejado por las casas de renta, pero dado / lugar en cambio a un nuevo problema como es el de financiar su compra.-

Se verá a continuación la forma como se propone la financiación de la construcción de este tipo de viviendas, como así su venta // posterior.-

FINANCIACION DE LA CONSTRUCCION:

Estará a cargo de empresas y capitales privados.- El Estado mediante degravaciones impositivas y medidas crediticias a otorgar por el sistema bancario, deberá promover la inquietud de los capitales privados a efecto de que estos se dirijan hacia la inversión constructiva en lugar / de hacerlo hacia inversiones especulativas.-

El circuito entre la inversión de capitales en obra y su / recuperación mediante la venta deberá quedar cerrado en el más breve plazo.-

Con el fin de evitar que los intereses o lucro cesante // graviten en forma preponderante en los costos, el tiempo de ejecución de las obras deberá reducirse al mínimo factible.- Los grupos financieros y empresas que requieran el apoyo de los créditos bancarios citados como a las ventajas o degravaciones impositivas, deberán acreditar para ello sus propias / disponibilidades financieras que aseguren la terminación de las obras en los más reducidos plazos.-

Tanto el valor de la tierra a utilizar como la superficie / de los edificios a construir deberá tener una relación directa con los re- / cursos financieros propios disponibles.-

La venta a los futuros usuarios en propiedad horizontal cerrará el circuito mencionado, permitiendo la recuperación de los capitales /

invertidos más su lógico rendimiento, a fin de alentar la realización de /
nuevas obras.-

FINANCIACION DE LA VENTA:

Como ya se ha expresado, la clase media argentina posee /
una capacidad potencial de ahorro interesante, base real para la solución
buscada.-

Planes de Ahorro y Préstamo:

Cualquiera sea su forma: ya sea mediante planes del Ban-
co Hipotecario Nacional, de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires
o de las entidades privadas de Ahorro y Préstamo debidamente fiscalizadas
por la Superintendencia respectiva, serán soluciones parciales de interés
que ayudarán al logro del objetivo.-

Ninguno de los métodos debe descartarse, pero el sistema
de REAJUSTE sobre bases no especulativas deberá imponerse como solución, /
ya que en países que se vive un proceso de inflación como en el nuestro,
el reajuste es el único medio de lograr el redescuento de las carteras, /
redescuento que impedirá a su vez el ahogo del sistema por agotamiento de
los medios financieros disponibles.-

La creación de la Caja Federal de Ahorro y Préstamo debe
rá cumplir este objetivo, admitiendo en su seno planes que contemplen úni-
camente reajustes equitativos.- El redescuento de la cartera, ya sea en /
el país o en el exterior, no presentara en este eventual supuesto mayores
riesgos por fluctuación del valor de la moneda o el proceso inflacionario
que afecta a la inversión de capitales.- Se obtendrá en cambio una impor-
tante masa de dinero que la Caja Federal volcará a la plaza para acortar /
los períodos de espera en el otorgamiento de los préstamos.-

Deberán impedirse las operaciones masivas que no responden al verdadero fin del programa, como así la transferencia de Certificados adjudicados.- Aquellos que deseen anular sus contratos de ahorro les será // reintegrado su capital más un interés equitativo y un adecuado coeficiente de reajuste, similar al que se proponga para los depósitos de ahorro puro, / con el fin de evitar inversiones especulativas en el sistema.-

El ahorro previo deberá oscilar entre el 20% y 25% de las necesidades totales requeridas; la tasa de interés deberá ser lo suficientemente interesante como para despertar la inquietud de los capitales del exterior en el redescuento de la cartera.-

Cajas Especiales de Ahorro:

Las cifras alcanzadas por los depósitos en Cajas de Ahorro Especiales en los Bancos como el Galicia, Nuevo Banco Italiano, Avellaneda y otros, en tan poco tiempo, son prueba elocuente de las posibilidades de este medio financiero, y de su futuro desarrollo.- Con el simple ofrecimiento de una renta segura, apenas el 11% anual con depósitos a plazo fijo, la población ha respondido demostrando una capacidad de ahorro insospechada.-

Este ahorro debe encauzarse hacia la financiación de viviendas de la clase media que es la que puede ofrecer plazos de reintegro más // cortos.-

La función del sistema bancario deberá limitarse a la recolección de los fondos y su distribución mediante préstamos que los mismos // bancos otorguen en forma directa a los propios interesados.- El margen de utilidades de los bancos estará dado por la diferencia de intereses y algún recargo administrativo, pero deberá impedirse su intervención en la compra / o venta de unidades de vivienda que financien.-

Cédulas Hipotecarias:

La implantación de la CEDULA HIPOTECARIA CON REAJUSTE será el moderno sustituto financiero de la antigua Cédula del Banco Hipotecario Nacional.-

No es posible pensar en obtener capitales en forma permanente, si a ellos se les hace sentir el efecto destructivo de la inflación en beneficio exclusivo de los deudores, ya que al reintegrar estos sus deudas a largos plazos obtienen un enriquecimiento injusto, en perjuicio precisamente del que contribuyó a solucionarle su propio problema.-

Esta falsa ecuación económica produjo en su oportunidad / el alejamiento de los capitales del mercado de Cédulas Hipotecarias, con el consiguiente perjuicio para los que los necesitaban y para la economía general del país.-

El Banco Hipotecario Nacional; de implantar las cédulas // con reajuste, deberá destinar dichos fondos a planes que soporten las condiciones exigidas, como podrían ser los de financiación de viviendas para la clase media.-

VIVIENDAS ECONOMICAS:

El sector de población con recursos económicos inferiores a los ya considerados deberá obtener la solución de su problema habitacional en las construcciones llamadas económicas.-

Dado el hecho de que la capacidad de ahorro de este sector es inferior a los ya mencionados, deberán utilizarse otros medios financieros factibles y al alcance de sus posibilidades.-

Instituto Nacional de Previsión Social:

La Previsión Social absorbe la cuarta parte del total de sueldos y salarios que se abonan siendo quizás el más costoso del mundo / por lo que gravita preponderantemente en la economía general.-

La recaudación teórica posible del Instituto de Previsión supera ampliamente los planes más optimistas lo que ha conducido a dos hechos inauditos:

- a) Financiar prácticamente a los sectores empresarios, dada la acumulación de deudas por aportes y retenciones/ que ascienden actualmente a cifras siderales.-
- b) Considerar a los aportes, de hecho, como si fuera un // simple impuesto, utilizándosele para abonar gastos del Estado.-

Ambos hechos son equívocos; los fondos del sistema de previsión, que son ahorro nacional puro, no pueden destinarse a la financiación de empresas privadas ni a cubrir déficits del estado.- Satisfechas / sus necesidades específicas, los excedentes del organismo, por su carácter de verdaderas reservas, deben utilizarse para la elevación del standard de vida de los afiliados y para ello nada más equitativo que aplicarlos a la / financiación de viviendas urgentemente necesitadas por los mismos.-

De emplearse con criterio estricto esta política, pronto / se verá aparecer por todas las zonas del país nuevas construcciones sobrias, que proporcionarán habitación decente a millares de familias que hoy padecen por falta de ella.-

Los préstamos que se otorguen deberán tener una relación / con los sueldos que cada afiliado perciba y en consecuencia a los aportes /

que realiza.- Ello producirá ya una selección natural de las necesidades que se requieran.-

Las cuotas de amortización de la deuda, intereses y aporte personal al Instituto no deberán superar el 25% ó el 30% de los salarios que se devenguen, porcentaje éste generalmente aceptable para viviendas en países más evolucionados.-

El sistema de REAJUSTE deberá regir para el reintegro de los préstamos, el que deberá establecerse, para esta categoría de viviendas, sobre la base de sueldos o jornales efectivamente devengados por el gremio.- Un seguro de vida cuya prima se incorpore a las cuotas de amortización cubrirá las eventualidades del caso.-

Créditos del exterior:

El ahorro social proveniente del Instituto Nacional de Previsión contribuirá en gran forma a solucionar el problema de viviendas y su eficacia será mayor aún combinándose con recursos del crédito exterior provenientes de la Alianza para el Progreso, entidades Sindicales Internacionales,- Banco Interamericano de Desarrollo y otros recursos, debidamente canalizados por intermedio del Banco Hipotecario Nacional.-

Ello es naturalmente factible por lo siguiente:

- a) El deseo de promover la elevación del nivel de vida / de países no totalmente desarrollados que tienen los / préstamos mencionados.-
- b) La exigencia de un ahorro previo, ampliamente cumplido por el ahorro social.-
- c) La seguridad de poder reintegrar los capitales exige / a su vez la aplicación de una cláusula de reajuste so-

bre los préstamos en la forma señalada.-

Método operativo y función del Banco Hipotecario Nacional:

La construcción de viviendas económicas deberá responder / a un plan integral, en el que deberá tenerse en cuenta no sólo las necesidades de viviendas en sí, sino también la disponibilidad de los llamados SERVICIOS URBANOS como son: teléfono, luz, gas, agua corriente, desagües, pavimentos, rutas de acceso, etc., previéndose su construcción simultáneamente / con las viviendas en casos necesarios.-

El organismo más adecuado para intervenir dada su especialidad en la materia, es el Banco Hipotecario Nacional, en su carácter de // Banco de Viviendas, quién luego de efectuar los estudios correspondientes y practicar los arreglos financieros pertinentes con el Instituto de Previsión Social, redactará los planes que contemplarán las exigencias requeridas: // cláusula de reajuste de acuerdo a los jornales percibidos, seguro de vida y plazos de reintegro adecuados a las necesidades de cada afiliado.-

Deberán emplearse sistemas de CONSTRUCCION INDUSTRIAL por / sus menores costos y tendencia a la standarización.- Las construcciones serán adjudicadas por licitación pública y a efectos de permitir la mayor competencia entre las empresas oferentes puede llegarse a estudiar la posibilidad de proporcionar equipos modernos, adecuados a aquellas empresas que no poseyéndolos demuestren tener capacidad técnica conveniente.-

VIVIENDAS DE INTERES SOCIAL:

Estas viviendas involucran las necesidades de los sectores / más indigentes de la población, que no se encuentre en condiciones de amortizar siquiera los costos de las viviendas económicas referidas.-

Ello representa más que un problema financiero de la Industria de la Construcción una verdadera cuestión social.- Pertenece por lo tanto al Estado su solución ya que los transtornos que el mismo pueda ocasionar alcanzará a la colectividad toda.-

No debe caerse por otra parte en el error de pretender que el Estado o la Colectividad deberá solucionar totalmente este problema.- El principio general a regir será el de que nada debe regalarse; todo debe pagarse.- El Estado deberá encarar la construcción de viviendas mínimas / en lugares adecuados para entregarlas mediante un sistema de locación y // venta al sector más necesitado de la población, como una contribución a la tranquilidad social de la Nación.-

B) RECURSOS PARA FINANCIACION DE OBRAS INDUSTRIALES.-

En este concepto están incluidas las obras que requiera el desarrollo industrial y comercial del país.- Comprende en consecuencia la construcción de fábricas, plantas industriales, talleres e instalaciones, / todo ello resorte exclusivo de la actividad privada, debiendo abstenerse / por lo tanto el Estado, en este sentido, en cualquier tipo de iniciativa.-

Los medios financieros necesarios para llevar adelante las obras estarán a cargo exclusivo de cada empresa en particular, las que podrán emplear los siguientes medios de financiación:

- a) Utilización de sus propios aportes de capital.-
- b) Empleo del ahorro nacional mediante la emisión de acciones a colocar por intermedio del Mercado de Valores o / agentes financieros privados.-
- c) Créditos intermedios transitorios, otorgados por el sistema bancario durante el período de construcción de las

plantas industriales, a las Empresas encargadas de las obras.-

- d) Aportes del exterior, ya sea sobre la base de radicación de industrias o en forma de integración con los capitales industriales del país.-
- e) Créditos del país o del exterior, sean del Eximbank, / del Banco Mundial o de entidades financieras privadas, concertados en formas y condiciones habituales.-
- f) Excepcionalmente, en aquellos casos en que por tratarse de industrias de preferente interés nacional, se deberá recurrir a la ayuda financiera del Banco Industrial de la República Argentina, como serían por ejemplo: industrias celulósicas; petroquímicas; determinadas industrias eléctricas, etc.-

C) RECURSOS PARA FINANCIACION DE FONDO EN LAS OBRAS PUBLICAS.-

FINANCIACION DE LA RED VIAL:

Se ha visto através del presente trabajo con ejemplos nacionales y extranjeros la significación que la red vial tiene en el desarrollo de los países.- Se ha explicado también el régimen de financiación establecido en la república por la ley Nacional de Vialidad, que por diferentes causas no llegó a cumplir totalmente con su destino específico.-

La Nación necesita de una mejor y más extensa red vial dado el crecimiento de su población, la potencialidad de su producción, la imperiosa necesidad de un plan que reactive su economía y la declinación del transporte ferroviario.-

La falta de desarrollo de muchas zonas en enormes extensiones del país se debe exclusivamente al aislamiento en que viven.- Así lo entiende el directorio de Vialidad Nacional al expresar que en el orden de las necesidades actuales del país es indiscutible que a la obra vial le corresponde una de las primeras prioridades, puesto que la posesión de una buena red de carreteras al asegurar el tránsito en condiciones favorables propenderá a corto plazo a la reactivación que nuestra economía reclama.-

La obra vial argentina se encuentra seriamente comprometida; para evitar el colapso que ocasionaría al país su paralización debe lograrse una urgente solución a su problema, que tiene una sola expresión: falta de financiación, ya que la deuda declarada por Vialidad Nacional, al 30 de enero último ascendía a la suma de \$ 7.320.000.000,- m/n.-

La solución, por otra parte, es bien simple: dar cumplimiento a las leyes que rigen la materia y tanto vialidad nacional como las provincias contarán con los recursos necesarios suficientes.-

En consecuencia es necesario aplicar específicamente los recursos establecidos por el Decreto-Ley 505/58 que fue dictado para establecer los principios de las leyes convenios de vialidad sancionados en 1932 y que nunca fueron derogados.- En los artículos 18 y 19 del citado decreto-ley se fija con precisión cuales son los recursos que forman el Fondo Nacional de Vialidad y los que aparte de otros, integran los Fondos Provinciales.- Debe reintegrarse a las Provincias los que le fueron cercenados, ya que las mismas, al aceptar el régimen de Vialidad Nacional debieron renunciar a sus derechos de aplicar impuestos propios en esta materia.-

El sistema de peaje, previsto por nuestra legislación, deberá emplearse, conjuntamente con otros medios, para la financiación de autopistas y otras obras viales en zonas densamente pobladas como podría ser la autopista a La Plata, Rosario, Mar del Plata, Túnel subfluvial del Riachuelo, etc.-

En cuanto a los fondos del exterior, en cambio, como los // provenientes de la Alianza para el Progreso, deberán dedicarse a la construcción de rutas de desarrollo como podrían ser la de San Carlos de Bariloche, Comodoro Rivadavia, y zonas del Litoral, Norte y Noroeste argentinos.-

De cumplirse con un programa financiero como el indicado, en pocos años se habrá cambiado substancialmente los medios de transporte del país.- La crisis ferroviaria no tendrá ya significación económica ni social y habrán entrado en producción extensas zonas aún no desarrolladas constituyendo nuevos centros de riqueza.- Se habrán abaratado los transportes y contribuido así a una mayor estabilidad económica y social.-

FINANCIACION DE LA RED DE ELEVADORES DE GRANOS Y SILOS EN CHACRAS:

De todos los sistemas financieros para obras públicas establecidos en forma permanente por nuestra legislación ha sido quizás el de // Elevadores el que mayor éxito tuvo.- Continuar sobre la misma senda es el medio más eficaz para contribuir a la solución de la financiación de las obras de este tipo que aún faltan construir, en plazos razonables de tiempo.-

Con la contribución del 1½% fijado por ley 13895 sobre los / saldos exportables de cereales conjuntamente con otros recursos menores, puede proveerse en plazos razonables la conclusión de la obra emprendida por la Ley 11.742.-

En lo que a recursos financieros del exterior respecta, qui-

zds no sean tan imprescindibles en esta materia como lo son en otro tipo de construcciones de obras públicas, dado el hecho de la propia financiación / especial mencionada.-

En cuanto a la construcción de Silos en Chascomús, la financiación deberá contar con el apoyo adecuado por parte del Banco de la Nación Argentina y el esfuerzo financiero de la actividad privada.-

El plan en estudio en la actualidad prevé que los silos / a construir serán de propiedad de los productores agropecuarios, quienes / invertirán en conjunto una suma aproximada a \$ 2.400.000.000 contando a su vez con los créditos del Banco de la Nación estimados en el orden de / / / \$ 5.700.000.000,- m/n.-

FINANCIACION DE OTRAS OBRAS PUBLICAS DE DESARROLLO:

La línea general de la materia está ya dada.- En todos los casos de obras en que por su naturaleza pueda recurrirse a recursos financieros especiales propios, afectados a un plan integral determinado, deben / utilizarse dichos medios con una estricta aplicación del régimen de "Cuentas Especiales".-

Dentro de estas características se encuentran las construcciones de diques, centrales eléctricas, puertos, aeropuertos, etc.-

Los recursos financieros inmediatos provendrán de empréstitos nacionales o del exterior, concertados por el Gobierno con gobiernos o entidades financieras nacionales o extranjeras.- Estos empréstitos serán / concertados a plazos y tasas de interés adecuados a las posibilidades de cada obra.-

Los servicios financieros de amortización se efectuarán con el producido de las tasas o recursos que las mismas obras produzcan.- El /

presupuesto de la Nación deberá cubrir transitoriamente de rentas generales los déficits iniciales de las mismas.-

D) FINANCIACION INTERMEDIA Y LA ACTIVIDAD BANCARIA.- NECESIDAD DE CREACION DE UN ORGANISMO BANCARIO ESPECIAL.-

Se ha visto que el respeto de las tendencias naturales del ahorro nacional y el mantenimiento de planes financieros en forma estable / serán la base del equilibrio económico de esta industria, factor motriz eje cutivo de los planes económicos que hacen falta desarrollar en el país.-

Lo prueba el éxito de la Dirección Nacional de Construc- / ción de Elevadores de Granos que al conseguir superar los cambios de gobier nos y las distintas conducciones económicas mantuvo una línea uniforme que / le permitió concretar su obra en forma eficiente.-

Lo prueba también el fracaso parcial de la Dirección Na- / cional de Vialidad debido al hecho de que se le restringieron los medios fi nancieros que legalmente le correspondía, alterándosele así su equilibrio / económico, lo que motivó su elevada deuda actual que paralizó a su vez la / construcción de la red vial.- No se debe entrar a considerar en el presen- te estudio si los recursos sustraídos a Vialidad fueron mejor empleados en otras obras, pero si se quiere dejar sentado el principio de que todo nue- vo plan de obras debe ir acompañado de recursos financieros adecuados.-

También es una prueba de lo que se expresa, la suerte co- rrida por la en otras épocas acreditada Cédula Hipotecaria, habiéndose ana- lizado la forma como según el presente trabajo se debe encarar el álgido / problema de la financiación de viviendas.-

Todo este conjunto requiere a su vez un complemento impres

cindible que sirva como ajuste necesario, y ello es la colaboración del SISTEMA BANCARIO con la INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION tanto en lo que respecta a obras públicas, como a obras privadas.-

"Es indudable que una de las causas que han determinado con más intensidad la brusca caída de la construcción es la falta de crédito bancario, o las duras condiciones de la financiación de otras procedencias, de manera que se está aquí ante una complejísima dificultad, nada fácil de resolver por los contradictorios intereses en juego, cuya armonización al porvenir depende totalmente de la estructura general de la economía".- (48).-

El crédito bancario debe recurrir en auxilio de esta Industria para cubrir las necesidades estacionales intermedias de las obras y el período de espera hasta que se produzca el desenvolvimiento de los planes // considerados.-

Para ello, por tratarse de un complejo especializado, en el que deben contemplarse distintos conjuntos de prioridades a fin de mantener/ una adecuada ecuación permanente superando los cambios de gobierno o de gabinetes, se requiere la creación del BANCO DE LA CONSTRUCCION como organismo bancario mixto.-

Se ha pensado en la transformación del Banco Hipotecario Nacional para cumplir con los fines aquí señalados para el BANCO DE LA CONSTRUCCION, pero ello significaría una peligrosa confusión de funciones ya que el Banco Hipotecario debe ser en cambio un eficaz Banco de viviendas.-

Mediante una adecuada combinación de intereses se pueden lograr los capitales necesarios para la constitución de este organismo bancario, según se determina en las Conclusiones del presente trabajo.-

Dichos capitales, debidamente complementados con créditos /

del exterior podrian constituir una masa de maniobras amplia, que permitiria al banco actuar como elemento estabilizador de la Industria de la Construc-
cion llenando sus claros financieros transitorios, comunes a toda industria
creativa.-

0000000000

CONCLUSIONES

Del presente trabajo surgen las siguientes conclusiones:

- 1) La Industria de la Construcción es un factor básico para lograr la evolución de las naciones, sin la cual no es posible alcanzar una conveniente madurez económica y social.-
- 2) El gran volumen de mano de obra que esta industria emplea en forma directa e indirecta y el enorme conjunto de industrias subsidiarias que de // ella dependen ha hecho aceptar como real aquel aforismo que dice: "Cuando la construcción va bien, todo va bien...".- Por el contrario, cuando esta Industria inicia un período de declinación, no tarda mucho tiempo en sentirse una crisis general de actividades.-
- 3) Se cuenta en la Argentina con mano de obra especializada, materias primas abundantes y actualmente con equipos suficientes para iniciar un vasto plan de desarrollo.- Las empresas constructoras no alcanzan a emplear actualmente ni el 40% de su potencial productivo.-
- 4) Los problemas que afectan a la Industria, en estos momentos, son exclusivamente de carácter financiero.-
- 5) Los sucesivos cambios de gobiernos y de ministerios han ocasionado un desajuste de proyectos y programas que condujeron al actual estado de depresión.- La burocracia estatal y el desequilibrio de los presupuestos/ afectan aún más esta grave situación.-
- 6) Todo plan de recuperación debe contar con una adecuada financiación tanto de obras públicas como privadas.- Los medios para lograr esta financiación existen y se encuentran a nuestro alcance.- Solamente hace falta encauzarlos en forma simple, pero con amplio sentido de programación /

integral y firme propósito de mantenimiento.-

- 7) El Ahorro Nacional deberá ser estimulado encauzando su inversión hacia la construcción, mediante degravaciones impositivas y otros estímulos.-
- 8) Los créditos hipotecarios que se otorguen como los planes de Ahorro y // Préstamo y las Cédulas Hipotecarias deberán contener la cláusula de reajuste automático.- Esta será la única forma de lograr el redescuento de la cartera y aumentar la masa financiera de maniobras disminuyendo los / plazos de espera.-
- 9) Los fondos libres del Instituto de Previsión Social deberán ser destinados a la construcción de viviendas mediante planes adecuados formulados / por el Banco Hipotecario Nacional en su carácter de Banco de Viviendas.-
- 10) En lo que a financiación de Obras Públicas respecta, debe implantarse y respetarse celosamente el régimen de "Cuentas Especiales".- El concepto básico en este aspecto debe ser el de que las obras las deben pagar en / definitiva quienes las utilizan, con las excepciones lógicas que esta generalización requiere.- La línea a seguir la está marcando el régimen / de obras y recursos de la Dirección Nacional de Construcción de Elevadores de Granos, que debe generalizarse.-
- 11) El sistema de peaje en autopistas, puentes, túneles y caminos de zonas / densamente pobladas debe ser implantado.- También deben imponerse derechos y tasas especiales para los usuarios directos de las obras.- El // principio a regir será el de que el Estado nada regala, Todo debe pagarse pero con la consiguiente retribución de obras y servicios.-
- 12) Deben tomarse ciertas medidas complementarias de promoción para la inversión de capitales en la construcción como ser:

- a) gradual eliminación de la ley de alquileres.-
- b) modernización del sistema de transferencia de bienes / inmuebles.-
- c) reajuste de aranceles profesionales para determinados / tipos de viviendas tendiendo a lograr un menor costo.-
- d) estudio y programación de los Servicios Urbanos disponibles antes de iniciar la construcción masiva de viviendas.-

13) Utilizar los fondos del crédito exterior para aquellas obras en que // los recursos del país no permiten una financiación adecuada, pero creando a su vez los medios necesarios para poder abonar los servicios o intereses a su debido término.-

14) Crear el BANCO DE LA CONSTRUCCION, indicado en la parte final del presente trabajo, como organismo mixto, en el que predominará la iniciativa privada.-

El capital de dicho organismo podría obtenerse de las siguientes fuentes:

- a) Aportes iniciales que con carácter de anticipos a reintegrar deberá efectuar el Gobierno Nacional, la Caja Nacional de Ahorro Postal y el Instituto Nacional de Previsión Social.-
- b) Suscripción de acciones ordinarias por parte de las empresas interesadas directa e indirectamente en la construcción.-
- c) Retenciones sobre certificados de obras públicas y privadas, entregando en su lugar acciones en la forma simi

lar a los aportes que efectúan los productores agropecuarios a la Corporación Argentina de Productores de / Carnes.-

- d) Suscripción de debentures o acciones preferidas, con // cláusulas de reajuste automático a favor de los inversores a colocarse por intermedio del Mercado de Valores.-
- e) Reservas no distribuidas y capitalización de dividendos que correspondan, durante cierto tiempo, a los capitales aportados de acuerdo a los incisos b) y c).-
- f) Otros recursos menores.-

0000000000

BIBLIOGRAFIA

- ANALISIS.-- Buenos Aires - Colección Año 1963/64.--
- ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS.-- Revista "Carreteras" Buenos Aires; Año 1962 y 1963.--
- ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS.-- Boletín "Noticias Camineras" Buenos Aires - Año 1964.--
- BANCO HIPOTECARIO NACIONAL.-- Buenos Aires - "Memorias" - 1960 a 1962.--
- ETRIE, Arthur M.A..-- "Historia Económica de Europa 1760-1939".-- Editorial Luis MIRACLE.- Barcelona 1948.--
- BURNS, Edward Mc Nall.-- "Civilizaciones de Occidente".-- Peuser - Buenos Aires 1962.--
- CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.-- "El problema de la Vivienda" Buenos Aires - Año 1964.--
- CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.-- "Aporte a las Actividades Agrarias" Buenos Aires - Año 1961.--
- CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.-- "Problemas inherentes a la Construcción de Obras Privadas" Buenos Aires - Año 1957.--
- CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.-- Revista "Construcciones" Colección Años 1960 a 1964.--
- CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.-- "Proyecto de Modificación a la Ley de Alquileres" - Buenos Aires - 1963.--
- CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.-- Revista "Informaciones" Colección / Años 1961 a 1964.--
- CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.-- "La Industria de la Construcción y la Economía Nacional" - Buenos Aires - 1962.--
- DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCION DE ELEVADORES DE GRANOS.-- "Folleto" / Buenos Aires - Año 1961.--
- DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD.-- "Folleto" Buenos Aires - Año 1959.--
- INSTITUTO ARGENTINO DE LA VIVIENDA.-- Colección de la Revista - Buenos Aires - Años 1960 a 1963.--
- KORN, Arthur.-- "La Historia Construye la Ciudad" - Editorial Universitaria - Buenos Aires - 1963.--

ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS.- "Los caminos vecinales en América Latina" -- Washington - Año 1962.-

SERVICIO CULTURAL E INFORMATIVO DE LOS EE.UU. DE AMERICA.- "Panorama de la Cultura Norteamericana".-

STERNBERG, Fritz.- "¿Quién Domina la Segunda Mitad del Siglo XX?" -- Ediciones Grijalbo -- Barcelona -- Año 1963.-

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) - LACERDA, Carlos.- III Congreso Interamericano de la Construcción.- Río de Janeiro, 1962.- Revista "Construcciones" - Año 1962. Nº 180 pág. 252.-
- (2) - POLLEDO, César.- Cámara Argentina de la Construcción.- Buenos Aires, 1962, Nº 180 pág. 249.-
- (3) - MAS, José.- Historia Argentina.- Editorial Leru.- Buenos Aires // 1961.- pág. 61.-
- (4) - SARMIENTO, Domingo F.- Citado en "La Industria de la Construcción y la Economía Nacional".- Buenos Aires 1962, pág. 22.-
- (6) - BONILLA, José.- "Equipos Urbanos" Buenos Aires 1962 pág. 217.-
- (7) - VIEIRO, Carlos A.- "Aporte a las Actividades Agrarias".- Buenos Aires 1961, pág. 29.-
- (8) - VIEIRO, Carlos A.- Obra citada.- pág. 24.-
- (9) - ASOCIACION ARGENTINA DE GARRETERAS.- "Noticias Camineras".- Buenos Aires 1964, Nº 91 pág. 3.-
- (10) - DE CARLI, Luis.- "Carreteras".- Buenos Aires.- Año 1963 Nº 33 / pág. 13.-
- (11) - EINAUDI, Luigi.- Presidente de la República Italiana.- "Colaboración al problema de las locaciones urbanas".- Cámara Arg. de la Construcción.- Buenos Aires 1963, pág. 120.-
- (12) - EINAUDI, Luigi.- Obra citada.- Pág. 123.-
- (13) - LONGHINI, Pedro.- Conferencia publicada en "Construcciones".- Buenos Aires 1962.- Nº 177, pág. 125.-
- (14) - CAMUS, Raymond.- "Los procedimientos industriales de construcción" "Construcciones" Buenos Aires marzo-abril 1962 - pág. 126.-
- (15) - NARDELLI, Dante Néstor.- "Evolución Vial en los EE.UU.- "Carreteras" - Buenos Aires enero-junio 1963 - pág. 22.-
- (16) - SAUSSARRE, Horacio Benedit de.- "La Nación" Buenos Aires, Edición / 12/12/1963 - pág. 6.-
- (17) - CLARIN, Revista.- Buenos Aires.- 12/4/1964 - pág. 3.-
- (18) - MEDANICICH, Albino.- "Procedimientos industriales de Construcción // Raymond Camus".- Revista "Construcciones" - Buenos Aires , Nº 177 - pág. 131.-

- (19) - CLARIN, Revista.- Buenos Aires.- Edición 12/4/1964, pág. 8.-
- (20) - RAJPUT, A.B.- "La prensa".- Buenos Aires - 26/4/1964 - Sección / Ilustrada, pág. 1.-
- (21) - LA NACION.- Buenos Aires.- Edición del 9/4/1964, pág. 6.-
- (22) - NOTICIAS GAMINERAS.- Asociación Argentina de Carreteras.- Buenos Aires.- N° 91 pág. 11.-
- (23) - BONILLA, José.- "La Industria de la Construcción y la Economía Nacional".- Buenos Aires, 1962.- Pág. 27.-
- (24) - VON MISES, Ludwig.- "The Free and Prosperous Commonwealth" - Van Nostrand.- 1962 - Pág. 68.-
- (25) - BIRNIE, Arthur A.- "Historia Económica de Europa 1760-1937".- La Miracles.- Barcelona - 5ª Edición 1948, pág. 292.-
- (26) - BURNS, Edward Mc Nall.- "Civilizaciones de Occidente" - Pensar 1962. Pág. 849.-
- (27) - STERNBERG, Fritz.- "¿Quién domina la segunda mitad del Siglo XX?". Ediciones Grialdo - Barcelona 1963 - pág. 24.-
- (28) - STERNBERG, Fritz.- Obra citada - pág. 25.-
- (29) - DULLES, Allen W.- The New York Times.- Edición Internacional del 10/4/1959.-
- (30) - STERNBERG, Fritz.- Obra citada, pág. 57.-
- (31) - KORN, Arthur.- "La Historia Construye la Ciudad".- Editorial Universitaria.- Buenos Aires 1963, pág. 139.-
- (32) - LA NACION.- Buenos Aires.- Edición del 3/4/1964, pág. 3.-
- (33) - BURNS, Edward Mc Nall.- Obra citada, pág. 849.-
- (34) - LASALLE, Gerardo M.- "Organización y Productividad de las Empresas Constructoras".- Construcciones año 1960.- N° 162 - / pág. 18.-
- (35) - CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.- Revista "Informaciones" - Febrero 1964 - Pág. 23.-
- (36) - ANALISIS.- Buenos Aires.- Edición del 20/4/1964 - Página 29.-
- (37) - ALEMAN, Juan E.- "El Ahorro y Préstamo para Vivienda en la Argentina".- La Nación.- Buenos Aires.- Suplemento del / 12/4/1964, página 6.-

- (38) - DE CARLI, Luis.- "El Azar en la Función del Empresario".- Revista "Construcciones".- Buenos Aires.- Nº 171 - página 98.-
- (39) - DE CARLI, Luis.- Artículo citado.- Página 99.-
- (40) - ALEMAN, Juan E.- Artículo citado.- Página 6.-
- (41) - CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.- Revista "Informaciones".- / Buenos Aires.- Nº 149 - página 24.-
- (42) - GARRETERAS.- Buenos Aires 1962.- Nº 30, pág. 3.-
- (43) - INFORMACIONES.- Cámara Argentina de la Construcción.- Buenos Aires.- Año 1964 - Nº 153 - página 14.-
- (44) - CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION.- "Equipos Urbanos".- Buenos Aires 1962 - página 11.-
- (45) - IDEM, pág. 21.-
- (46) - WOLMAN, Abel.- "Equipos Urbanos".- Buenos Aires 1962, página 58.-
- (47) - BANCO HIPOTECARIO NACIONAL.- Buenos Aires.- 1962 - Memoria.-
- (48) - LA NACION.- Buenos Aires.- Edición del 18/7/1963, pág. 6.-

I N D I C E

página

CAPITULO I

IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA Y SUS CARACTERISTICAS

A) SUMA DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	3
B) FACTORES INFRAESTRUCTURALES DE PROGRESO	7
1.- Antecedentes Nacionales	7
- Período Colonial y de la Independencia	7
- La Frontera con el Indio.	9
- El Conglomerado Urbano	10
- Aporte a las Actividades Agrarias	12
- Gasoducto	15
- Red Vial	16
- La Vivienda y sus Problemas	19
2.- Antecedentes Internacionales	21
a) Países Industrializados	21
- Migraciones Internas	21
- Nuevas Técnicas Constructivas	23
- Red Carretera en los Estados Unidos	24
- Carreteras de Gran Bretaña	26
- Autopistas Italianas	27
- El Túnel del Mont-Blanc	27
- El Túnel del Gran San Bernardo	28
- Viviendas en Francia	28
b) Zonas Subdesarrolladas	30
- Nuakchett, Capital de un Estado Nómada	30
- Islamabad Nueva Capital de Pakistán	31
- Camino de Coquimbo a San Juan	33

- Otros Ejemplos	34
- Necesidad de Viviendas para Latinoamérica	35
G) ESTADOS DE ORGANIZACION COMUNISTA	36
- La Revolución de 1917	36
- Comunismo de Guerra	37
- Nueva Política Económica (NEP)	38
- Transformación Industrial	39
- Desarrollo del Interior y Reconstrucción de Posguerra ..	41
- Evolución Actual	42
D) ORGANIZACION DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION EN LA REPUBLICA ARGENTINA	44
1.- Su capacidad Constructiva	44
2.- Mano de Obra y Salarios	46
- Disponibilidades de mano de obra y salarios	46
- Productividad y Costos Invisibles	48
3.- Materias Primas y Equipos	51
- Materiales y Elementos Básicos	51
- Cemento Portland	53
- Instituto Argentino de Racionalización de Materiales ...	54
- Herramientas y Equipos	55

CAPITULO II

PROBLEMAS FUNDAMENTALES DE LA INDUSTRIA

A) LA INFLACION COMO FACTOR DISTORSIONANTE	56
- Influencia en el Banco Hipotecario Nacional	57
- Pavimentos Urbanos	58
- Reconocimiento de mayores costos	58
- Los Planes de Ahorro y Préstamos	62
- Indices del Costo de la Construcción	63
B) AHORRO NACIONAL INSUFICIENTE	63
C) RETENCIONES DEL FONDO DE VIALIDAD	65
D) FALTA DE PLANIFICACION	67

- o -

CAPITULO III

ALGUNAS FORMAS ACTUALES DE FINANCIACION

- Elevadores de Granos	70
- Red Vial	72
- Fondo Nacional de Vialidad	72
- Coparticipación Federal.....	73
- Fondo Nacional Complementario de Vialidad	74
- Recursos Totales estimados	74
- Banco Hipotecario Nacional	75
- Recursos actuales	76
- Cédulas Hipotecarias	77
- Aportes del exterior	77

	página
- Planes de Ahorro y Préstamo	78
- Barrios de Emergencia	78
- Entidades de Ahorro y Préstamo	79
- Superintendencia de Ahorro y Préstamo	80
- Caja Federal para Entidades de Ahorro y Préstamo	81

- o -

CAPITULO IV

FINANCIACION DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION Y LA ESTABILIDAD ECONOMICA

COMO TESTIS FUNDAMENTAL DE ESTA INVESTIGACION 82

A) RECURSOS PARA FINANCIACION DE VIVIENDAS.- CANALIZACION DE MEDIOS DISPONIBLES, DE ACUERDO A LA NATURALEZA DE LAS OBRAS	85
- Viviendas de Categoría	85
- Viviendas para la Clase Media	85
- Financiación de la Construcción	86
- Financiación de la Venta	87
- Planes de Ahorro y Préstamo	87
- Cajas Especiales de Ahorro	88
- Cédulas Hipotecarias	89
- Viviendas Económicas	89
- Instituto Nacional de Previsión Social	90
- Créditos del Exterior	91
- Método operativo y función del Banco Hipotecario Nacional ..	92
- Viviendas de Interés Social	92

B) RECURSOS PARA FINANCIACION DE OBRAS INDUSTRIALES	93.
G) RECURSOS PARA FINANCIACION DE FONDO EN LAS OBRAS PUBLICAS	94
- Financiación de la Red Vial	94
- Financiación de la Red de Elevadores de Granos y Silos en Cha-/ cras	96
- Financiación de Otras Obras Públicas de Desarrollo	97
D) FINANCIACION INTERMEDIA Y LA ACTIVIDAD BANCARIA.- NECESIDAD DE / CREACION DE UN ORGANISMO BANCARIO ESPECIAL	98

- . -

CONCLUSIONES

101

- . -