

I

Oct. - Nov. - Dic. 1957

VIALIDAD



REPUBLICA ARGENTINA
Provincia de Buenos Aires
M. O. P.
Dirección de Vialidad



REPÚBLICA ARGENTINA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Interventor Nacional
Coronel Emilio Augusto Bonnacerrere
Ministro de Gobierno
Doctor Juan Ramón Aguirre Lanari
Ministro de Hacienda, Economía y Previsión
Capitán de Fragata, Contador Eusebio Cortés
Ministro de Obras Públicas
Coronel Ingeniero Militar, Jaime Eduardo Ruiz
Ministro de Salud Pública y Asistencia Social
Doctor Rodolfo Angel Eyherabide
Ministro de Educación
Profesora Elena Argentina Zara de Decurgez
Ministro de Asuntos Agrarios
Doctor Adalberto Raúl Reynal O'Connor
Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas
Ingeniero Civil Bernardo R. Calderwood

DIRECCIÓN DE VIALIDAD

DIRECTORIO

Presidente	Ingeniero Civil Pedro Petriz
Vicepresidente	Ingeniero Civil Enrique Humet
Vocales	Ingeniero Civil Juan A. Cibraro
"	Ingeniero Civil Juan F. García Balado
"	Señor Rodolfo Molinari
"	Ingeniero Civil Horacio M. Montes
"	Señor Antonio Posse
Vocales Suplentes	Doctor José P. Aramburu
"	Ingeniero Civil Omar P. Depaoli
"	Ingeniero Civil Arnoldo J. Bolognesi
"	Ingeniero Civil Juan B. Cendagorta
"	Señor Hilario Domínguez
"	Ingeniero Civil Adolfo P. Grissi
Secretario	Señor Carmelo T. Merlo

INGENIERO JEFE

Ingeniero Civil José Néhim

JEFES DE DEPARTAMENTO

Estudios y Proyectos	Ingeniero Civil Luis A. Harispe
Construcciones	Ingeniero Civil Victor Garri
Conservación	Ingeniero Civil Domingo C. Chimienti
Talleres	Capitán de Navío (R) Augusto P. L. Gauthier
Contable	Contador Vicente R. Arturi
Jurídico	Doctor Julio A. Migoni

VIALIDAD

REVISTA DE LA DIRECCION DE VIALIDAD

Ministerio de Obras Públicas

PROVINCIA DE BUENOS AIRES - ARGENTINA

Editada por Resolución N°

1610 de fecha 17-IX-57

Publicación Trimestral

Técnico - informativa

SUMARIO

	Pág.
NUESTRA CARÁTULA	2
PRESENTACIÓN	3
LA NUEVA ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN . . .	4
Por el Doctor Julio A. Migoni	
PROBLEMAS FINANCIEROS DE LA EJECUCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA RED VIAL	11
Por el Ingeniero Juan A. Cibraro	
DÍA DEL CAMINO Bodas de Plata de la Ley Nacional de Vialidad	21
IMPORTANTE CONVENIO ENTRE D.N.V. Y D.V.B.A. Pavimentación de las rutas nacionales 33 y 226	25
RÉGIMEN DE COPARTICIPACION VIAL MUNICIPAL - SU REGlamentación	29
SE CONSTITUYÓ EL PRIMER CONSEJO ZONAL PREMIO A EMPLEADOS EN BODAS DE PLATA	37
FRUCTIFERO PRIMER AÑO DE AUTARQUÍA . . .	39
Proyectos de Obras	43
Licitaciones, Adjudicaciones y Contratos	47
Plan de Caminos de Fomento Agrícola	48
Equipamiento	55
Concurso para Ingreso de Personal - Becas ..	56
Gestoría de Jubilaciones - Capacitación	57
Concurso de Anteproyectos para Edificios de Zonas	60
NOTAS BIBLIOGRÁFICAS DE LIBROS Y REVISTAS - OBRAS	61
Temas de Interés Vial	63
CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO DE LA ZONA XII INTERIOR CONTRATAPA	65



Director de la Revista
Agrimensor
Carlos Alberto Marotta

DIRECCION DE VIALIDAD
SECCION BIBLIOTECA Y
PUBLICACIONES

Calle 7 N° 1175 — La Plata
Buenos Aires — Argentina

Año 1 — Oct.-Nov.-Dic. de 1957 — N° 1

Registro de Propiedad Intelectual en trámite.
La responsabilidad de lo expuesto en los artículos
firmados corresponde exclusivamente a sus autores.
Los artículos pueden reproducirse citando la fuente.

Nuestra Carátula

EDIFICIO DE LA DIRECCION DE VIALIDAD DE
LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Vista parcial

Está situado en la avenida 7, Monteverde, llamada de Los Tilos y fué el primer edificio construido en la ciudad de La Plata, al fundarse como capital de la provincia de Buenos Aires.

Sus cimientos comenzaron a cavarse el 3 de mayo de 1883 y en diciembre del mismo año se habilitó una parte para funcionamiento de las oficinas de los ingenieros que delinearon la ciudad.

Su destino era servir como Departamento de Ingenieros y obedecía al Plan de Edificios Públicos del fundador de La Plata, doctor Dardo Rocha. En él funcionó la Cámara de Diputados de la Provincia, desde 1884 hasta abril de 1887, cuando aún no existía el Palacio de la Legislatura. La construcción es obra de la Empresa Beaumerie Hermanos.

COMISION DE PUBLICACIONES

Presidente	Agrimensor Carlos A. Marotta
Secretario	Doctor Rolando R. Tucci
Vocales	Ingeniero Civil Luis A. Harispe
"	Ingeniero Civil Victor Carri
"	Ingeniero Civil Domingo C. Chimient
"	Ingeniero Civil César J. Luisoni
"	Ingeniero Civil Julio C. Astuti
"	Señor Carmelo T. Merlo
"	Contador Vicente R. Arturi

Sea ésta la presentación de la revista y el primer saludo que la Comisión de Publicaciones dirige al personal de la casa ante todo y además a quienes se interesen por nuestros problemas fuera de ella.

Porque esta Revista será nuestra voz y nuestro símbolo, el que trasunte nuestro mantenido espíritu vial y además el otro, el de la nueva Dirección.

Brote nuevo en el viejo tronco, savia de trabajo y de paz, de libertad y de independencia. ¿Por qué no?. Tal como suena en los viejos himnos americanos.

La personalidad definida que estas condiciones vitales le proporcionan, ha impulsado a las autoridades a darse una voz propia, una cátedra, una tribuna y también un modesto álbum de recuerdos.

PRESENTACION

Aquí se afirmará nuestra fisonomía vial, cambiaremos ideas y formaremos doctrina, no solamente para nuestras inquietudes técnicas y científicas sino también sobre la mejor forma de servir a nuestra Dirección, a nuestro Estado y con tal servicio, a nuestra Patria.

Con esto debe estar dicho todo, no agreguemos mucho más so pena de disminuirlo; acotemos solamente que no hemos dejado caer al azar la palabra tribuna, no, aquí será bien recibida la inquietud de cada uno si está escrita en buen castellano, simple y claro.

Todos podrán hablar, pero bien; hablando nos conoceremos mejor, estaremos mejor informados de lo que piensan los superiores jerárquicos, los técnicos, los que trabajan afuera y en las oficinas, los legistas, los contables, en fin, será el crisol, la tribuna, el álbum, la pizarra de órdenes, el texto magistral.

Pero saludemos ahora a la joven y optimista Revista "Vialidad", llena de fe y esperanza, que nace para todos y de todos para cada uno. Bienvenida.

La Nueva Organización de Nuestra Dirección de Vialidad

por el doctor JULIO A. MIGONI
Jefe del Departamento Jurídico de Vialidad

La Dirección de la Revista "VIALIDAD" ha decidido, con todo acierto, dedicar un espacio del primer número de ésta, al actual régimen de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Y digo con todo acierto, porque la misma publicación, inclusive, aparece posibilitada por las ventajas de dicho régimen y porque la difusión de éste ha de servir de ejemplo para que los gobernantes adopten idéntico temperamento con respecto a entidades que prestan servicios análogos, de antecedente a la Legislatura cuando llegue el momento de considerar la ratificación del Decreto-Ley y de homenaje para aquellos funcionarios que no escatimaron esfuerzo alguno en pro de la cristalización del noble fin que se propusieron al proyectar y hacer realidad el sistema vigente. En lo que hace al ejemplo, es satisfactorio señalar que ya una Provincia argentina: la de Chaco, ha adoptado para sí un régimen de autarquía que guarda mucha semejanza con el de Buenos Aires, y que otra Provincia: la de Santa Fe, tiene en trámite de aprobación un proyecto de Decreto-Ley que ha sido inspirado, en sus partes fundamentales, por el que rige para nuestra Dirección de Vialidad.

Se puede decir, a un año de su implantación, que la autarquía de Vialidad ha justificado con toda amplitud el beneficio general con que fué recibida, tanto por los agentes que prestan servicios en la Repartición, cuanto por aquellos que tienen relación directa con la misma y por los que reciben el beneficio de su actividad. Quizás, en cuanto a realizaciones, no se puedan advertir aún sus efectos concretados en obras, pero en orden a la actividad desplegada, las cifras comparativas—cuya transcripción escapa al objeto de estas líneas y que serán materia de otras páginas—ha de eximirme de mayores comentarios.

Es oportuno, con miras a un mejor ordenamiento en la exposición, considerar por separado: I, los antecedentes y gestiones que precedieron a la sanción del Decreto-Ley; II, dar una breve noción del concepto de autarquía, para finalmente, III, comentar las disposiciones del Decreto-Ley en sus partes más disidentes, que es donde se dan las notas distintivas de la organización y se ponen de relieve las innovaciones, que con respecto a leyes anteriores, contiene.

I. — ANTECEDENTES

Cuando en enero de 1956 el entonces ministro de Obras Públicas anunció, en una reunión celebrada en la propia sede de la Dirección de Vialidad, que devolvería a ésta el régimen autárquico, la natural expectativa con que fué recibida la noticia y el entusiasmo con que se la acogió, por parte de la gente de la Casa y de los que de algún modo

tenían vinculación con ella, fué clara muestra de la importancia que se atribuyó a esa declaración.

Cabe señalar que hasta el 23 de octubre de 1947, fecha que fué de sanción de la ley 5238, la Dirección había estado bajo el imperio del régimen de autarquía creado por la ley 4117, dictada para posibilitar el cumplimiento de la Provincia al régimen de Cooperación Federal, ley que permitió grandes realizaciones, bien que sea justo señalar que su sistema ha sido ampliamente superado por el Decreto-Ley orgánico actualmente en vigencia.

De inmediato de dada la declaración aludida, se designó una Comisión encargada de abocarse a los trabajos previos del Anteproyecto y puede decirse que en su seno estuvo el propósito general de dotar a la Repartición de una autarquía más amplia que la que ya había tenido, tratándose de sustraerla, en lo posible, de los vaivenes de los intereses políticos partidarios que, en orden a los hombres, al menos—como lo evidencia nuestra realidad histórica—no siempre han solido coincidir con los generales del Estado. Advirtiéndose que se había de sustraer a la Repartición del juego de los "intereses políticos partidarios" porque justamente lo que se ha tratado de lograr es una "política" vial acaudalada referido este término, como dice Bielza ("La descentralización administrativa y el orden Constitucional"; La Ley 79 pág. 715), a la política "en su verdadera acepción,

referida al Estado, pues ella existe, y debe existir, en toda acción del gobierno, ya que las leyes, todas, tienen una dirección política, que es precisamente el fin que en cada orden de funciones el Estado se propone realizar".

Este propósito, que se trasmutó en el articulado del proyecto, no tuvo más objeto que lograr una entidad que se desenvolviera sin otras interferencias que las originadas por el servicio mismo. Se logró ello en lo que se refiere a las facultades del Directorio (art. 9º del Decreto-Ley) y a la cláusula que exige el previo concurso para el personal que intenta ingresar a la Repartición; no así en lo referente al fondo propio, ya que los recursos específicos que lo integran no son a la fecha suficientes, para posibilitar por sí mismos el funcionamiento de la Dirección. Sobre este asunto conviene destacar que—de cristalizar las gestiones hechas por las provincias ante el Gobierno de la Nación, para que los impuestos a los combustibles retomen el destino específico que los originó, o sean fondos para la construcción de caminos, de acuerdo a la ley nacional de Vialidad 11.658—se va a lograr, paralelamente, que el total de los recursos del fondo sean suficientes para los fines de la Repartición. Esta llamémosle recuperación de los recursos viales, ha sido objeto de un estudio por una Comisión que fué designada por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 3103 del 25/3/57, integrada por los Subsecretarios de Obras Públicas, de Comercio e Industria y de Finanzas del ministerio de Hacienda, Director Nacional de Energía, el Presidente de la Dirección Nacional de Vialidad y los de las Direcciones de Vialidad de Buenos Aires y Santa Fe. Esta Comisión produjo Despacho en octubre 14 de 1957, aconsejando no incrementar el precio de los combustibles; desplazar progresivamente el gravamen a los combustibles usados por automotores, del Fondo de la Energía al Fondo de Vialidad (proponer que se haga en dos años); aumentar el precio del gas-oil, aplicándole el mismo gravamen que a la nafta en virtud de los daños causados a los pavimentos por las pesadas cargas de los camiones modernos; no aumentar los gravámenes a los lubricantes y a otros combustibles, y finalmente, sujetar la participación de las provincias a los principios de la ley 11.658 cuya plena vigencia aconseja. Estos conceptos han sido repetidos en la nota de la Dirección Nacional de Vialidad al ministerio de Obras Públicas, del 5

de noviembre de 1957, por la que se elevó el proyecto de ley.

Volviendo sobre el propósito enunciado, debe advertirse aquí que la estimación buscada por los autores del Anteproyecto y obtenida con la aprobación del Decreto-Ley no implica que Vialidad—como parece haberse interpretado—esté ni pretenda estar desvinculada con el resto de la Administración. Sólo se le ha dado facultad para "administrar-se a sí misma" de acuerdo a lo que es propio de la "entidad autárquica" (Bielza "Derecho Administrativo I, 250; Villegas, Basaivilbaso "Derecho Administrativo" II, 182). Pero la relación de interdependencia con el Poder Administrador es evidente; por lo tanto el Presidente del Directorio es designado por el Poder Ejecutivo sin otra limitación que la idoneidad que exige el art. 7º del Decreto-Ley 7823/56 o sea la de ser "argentino y profesional de la ingeniería habilitado en materia vial...". Además, la influencia de la política general seguida por el gobierno se hace sentir en los dos aspectos que hacen a la esencia del funcionamiento de la Dirección, la aprobación de los planes viales que corresponde al Poder Ejecutivo de acuerdo con el artículo 3º del Decreto-Ley 7, lo que es más importante aún, la aprobación del Presupuesto y Plan Vial de Trabajos Públicos prevista en el artículo 9º, inc. G). De manera que, en definitiva, la oportunidad, el lugar, la extensibilidad a la construcción de caminos en la sión y la inversión a realizarse, en lo que se Provincia, dependen del Poder Ejecutivo o del Legislativo, según los casos, siendo la Dirección la ejecutora de estas directivas. Esto en lo que hace a la labor y sin citar la facultad de intervenir, artículo 2º, por no ser del orden normal. En lo que respecta a las inversiones, contrataciones y demás actos jurídicos que deba realizar para lograr su cometido, está sometida, naturalmente, a todas las formalidades y normas de "control" que establecen las leyes vigentes.

La precedente digresión—casi ajena a este capítulo—va dirigida a delimitar conceptos sobre lo que debe entenderse cuando se dice que Vialidad es un ente autárquico. Se administra la Repartición, como dice Bielza en "Los conceptos jurídicos y su terminología", 1954, p. 97, "con relativa independencia; no en forma absoluta pues el control superior del poder central es condición de toda descentralización administrativa, que en sustancia es autarquía".

Establecido así cuál fué uno de los propósitos fundamentales que animó a los autores del Anteproyecto, corresponde referirse a

las fuentes del articulado: lo fueron un Anteproyecto de ley nacional de Vialidad que por ese entonces se había sometido al gobierno de la Nación, la ley vigente en Córdoba, única provincia que, al menos en la forma, conservó la autarquía, durante el pasado régimen; la ley nacional de Vialidad 11.658 y su modificación 11.825 y su Decreto Reglamentario; la ley 4117 y su Decreto Reglamentario, especialmente el que reglamenta la forma de percibir el impuesto al mayor valor por mejoras; la ley 5238; las leyes de expropiaciones vigentes en la Nación y en la Provincia, buscando de obtener una determinación racional de la indemnización.

Con todos estos elementos, los datos de la experiencia, las sugerencias de los funcionarios que conocían el problema, etc., se fué paulatinamente integrando el Anteproyecto, pero desde ya conviene señalar que el mismo contenía notas distintivas, rasgos característicos que constituyeron una verdadera innovación que, por ahora, enunciaremos por corresponder su análisis al punto III de estas líneas: la facultad limitada de intervenir que se da al Poder Ejecutivo (art. 2º) como afianzamiento de la autarquía y exteriorización del propósito de los autores de sustraer a la Repartición del juego de intereses partidarios; la constitución del Directorio, su designación y remoción que constituye también un signo de propósito enunciado; las facultades del Directorio (esto es novedoso en la Provincia); el ingreso de personal y la integración del Fondo de Vialidad. No destacamos la capacidad de la Repartición para estar en juicio como actora y demandada por que ello está en la naturaleza de la personalidad jurídica que el mismo Decreto-Ley de creación le atribuye.

Una vez así preparado el Anteproyecto fué sometido a los distintos Ministerios y a la Contaduría de la Provincia. Dependencias donde se le formularon diversas observaciones. Pero entre las etapas que precedieron a la aprobación del Anteproyecto, por su significado, fué la intervención que el Gobierno dió a la Junta Consultiva de la Provincia. Este Cuerpo le dedicó varias sesiones, sometiéndolo a estudio de sus comisiones internas. Puede decirse que el Anteproyecto fué recibido con simpatía y la Junta se tomó cabal interés por el articulado, susciéndose no pocas e interesantes discusiones a través del análisis que se hizo, algunas de las cuales fueron realmente fructíferas en orden al afianzamiento de la autarquía. Al pasar, citaremos algunas de las sugerencias de la Junta, que se incorporaron al Decreto-Ley: en el art. 2º, en el Anteproyecto originario solamente se había previsto que la intersección del Poder Ejecutivo lo fuera por tiempo determinado, sin establecer límites. La reforma introducida — que fué la que se incorporó al texto — estableció un límite al tiempo de intervención (60 días) y una doble limitación a la facultad de ampliar el plazo de intervención; por 30 días y previo acuerdo del Senado. También se introdujeron reformas, luego incorporadas al texto legal, en el artículo 7º en lo que hace a la profesión del

Presidente, sustituyéndose el párrafo "de profesión Ingeniero Civil" por "profesional de la ingeniería habilitado en materia vial". Asimismo, este artículo se lo modificó en orden a las entidades que debían estar representadas en el Directorio. El inc. g) del artículo 9º también fué objeto de discusión, en orden a la transferencia de créditos, y el inc. h) donde se había proyectado que era facultad del Directorio nombrar al personal técnico administrativo, se suprimió la limitación, quedando referida la facultad a todo el personal de la Repartición. El proyecto, tal como iba, se había inspirado en el régimen de Vialidad Nacional, en el que el Presidente designaba y removía directamente al personal que percibiera menos de \$ 300,00 m/n por mes (artículo 12, Inc. 1) del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 87.573 del 4/4/41).

Fué muy valiosa también la colaboración del Ministerio de Hacienda en el que su titular designó una Comisión integrada por el Director y Sub-Director de Finanzas; el Director de Asuntos Legales, el Sub-Director General del Ministerio y el Asesor Letrado de la Dirección de Finanzas. Esta Comisión, en un prolijo y exhaustivo análisis, propuso diversas modificaciones siempre manteniéndose en contacto con los funcionarios de Vialidad, como lo expresa en el Despacho que produjo.

La Contaduría de la Provincia prestó al Anteproyecto su autorizado apoyo, siendo de destacar que sus observaciones o sugerencias fueron en su mayoría incorporadas al Anteproyecto.

Conviene recordar aquí que, para esa época, cuando de 1956, se celebró en la ciudad de Córdoba el Primer Congreso de Presidentes e Intervenores de las Direcciones Provinciales de Vialidad que se menciona en las considerandos del Decreto-Ley, una de cuyas decisiones fundamentales fué de recomendar a los Gobiernos de las Provincias la necesidad de implegar un régimen de autarquía o reimplantarlos en el régimen de autarquías de las Direcciones de Vialidad. A un año del mismo cabe anotar que exceptuando Córdoba, Buenos Aires y Chaco, en ninguna Provincia se había logrado tal objetivo. Tal fué el informe de la Segunda Reunión celebrada en Mendoza, en abril de 1957. En la misma se decidió insistir sobre la conveniencia de conceder autarquía a las Reparticiones viales de las Provincias.

II. — CONCEPTO DE LA AUTARQUÍA

La conveniencia de la descentralización administrativa en la prestación de algunos servicios públicos, es en verdad indiscutida en la actualidad. Es así que nacieron esa clase de personas jurídicas públicas que por sí mismas no constituyen el Estado, pero a las que se les confía funciones del propio Estado (Romano cit. por Bielsa, "Derecho Administrativo", I, 251) y que se denomina "entidades autárquicas".

La palabra autarquía, en el sentido descentralización administrativa, pertenece al derecho moderno. En nuestro país, con respecto a los primeros servicios públicos a los que

se les dió tal organización se usó en el principio la palabra autonomía (Consejo Nacional de Educación, Banco de la Nación, las "Instituciones", etc.).

Pero, como dice Villegas Basavilbaso, "Derecho Administrativo II, p. 377" la autarquía es "un neologismo para simplificar vocablos que (fueron usados durante mucho tiempo: autonomía administrativa, auto-administración, locuciones incorrectas porque autonomía quiere significar darse leyes a sí mismo, mientras que los entes autárquicos están subordinados a la ley". Así también lo señala Bielsa ("Derecho Administrativo I, 250) cuando expresa que la autonomía "consiste esencialmente en el poder de darse normas de propio gobierno; esas normas están limitadas por la Constitución Nacional. En cambio autarquía es "administración propia en virtud de un régimen establecido por el poder central y bajo el control de éste. La misma Ley Nacional de Vialidad N° 11.658, incurrir en error en su art. 2º que establece que la Repartición "funcionará con la "autonomía que le acuerda esta ley".

La Constitución de 1949 confundió también los conceptos jurídicos de autonomía y autarquía cuando estableció en su artículo 37, IV, 4º que las Universidades tienen el derecho de gobernarse con autonomía "dentro de los límites establecidos por una ley especial que reglamentará sus organizaciones y funciones", porque lo que estableció fué un vínculo autárquico ya que hace depender a dichos Institutos de la ley. La misma crítica cabe en cuanto a las Academias, art. 37, IV, 5º (Villegas Basavilbaso op. cit. II 189). Esta confusión, para la época en que se produjo, resultó totalmente inadmisibles, cuando ya en el país en el orden doctrinario y aún en el legislativo estaban precisamente delimitados los conceptos.

De los conceptos expresados puede advertirse, como ya lo hemos señalado, que la nota de "control" por el poder central, distintiva y característica del ente autárquico, porque el "control" es "condición de toda descentralización administrativa" según se ha dicho. Horacio M. Heredia (Instituto Argentino de Estudios Legislativos "Entidades Autárquicas Institucionales, Bases para una ley orgánica" pág. 18) lo define como "el juicio que realiza una entidad respecto del comportamiento positivo o negativo de otra, con el fin de establecer si se conforma a las normas o principios que lo regulan".

Los conceptos expuestos son suficientes, a los fines de estas líneas, para definir delimitada la extensión que debe atribuirse a la expresión entidad autárquica, cuyas funciones y facultades han dado lugar a alguna desinteligencia interpretativa entre los funcionarios de la Provincia; antes de la aprobación del Decreto-Ley, sobre si debían o no darse determinadas facultades a la Repartición y después, en cuanto a la interpretación de las normas legales y reglamentarias que rigen su desenvolvimiento.

Para finalizar la exposición en este aspecto veamos las características fundamentales de los entes autárquicos y que se contienen

en el texto legal orgánico de la Repartición. Además de la ya anotada de "administrarse a sí mismo" existen otras necesarias y que complementan esta cualidad.

En primer lugar señalamos que no depende jerárquicamente de ningún otro órgano administrativo. Ello obedece que, al menos en nuestro régimen legal, las decisiones de la Dirección sean de "iniciativas en el orden administrativo, es decir, no se admita contra ellas recurso alguno, y dejen, por lo tanto, expedita la vía contencioso administrativa. Así surge del texto legal cuando le atribuye al Directorio (art. 9º, inc. d) la posibilidad jurídica de ejercer todas las facultades "que acuerdan al Poder Ejecutivo las leyes de contabilidad y de obras públicas y todas aquellas que fueren aplicables a los fines de este Decreto-Ley". Así lo ha interpretado la Suprema Corte de la Provincia en un reciente fallo (20-8-57) al resolver sobre un recurso de revocatoria interpuesto en los autos "ITAC c/PODER EJECUTIVO, demanda contencioso administrativa", contra una providencia del mismo Tribunal por el que se desestimaba la acción "in limine" por falta de resolución del Poder Ejecutivo lo que motivaba el juicio. Se resolvió, haciendo lugar a la revocatoria, admitir la demanda en virtud de haberse integrado los requisitos formales exigidos por el Código de lo Contencioso-administrativo.

Los tres elementos fundamentales (Villegas Basavilbaso op. cit. II 183) son los que no se concibe un ente autárquico son: 1º) La personalidad jurídica; 2º) El fin público; 3º) El patrimonio. Además tienen derechos y deberes, de acuerdo con la ley que las ha creado. Entre los derechos se cuentan la capacidad para estar en juicio como demandante y demandada; (Decreto 7823/56, art. 9º, inc. a), 12 inc. c) y conseq.); ejercer ciertos actos de imperio (por ej.: arts. 31, 33 y conseq. del Decreto-Ley citado); adquirir bienes (id. art. 9º, incs. d) y e); nombrar y remover su personal (id. art. 9º, inc. h). Sobre este aspecto hay discrepancia en la doctrina nacional. Villegas Basavilbaso, así lo afirma (op. cit. II 184) en tanto que Bielsa le niega esta facultad por entender que constitucionalmente la misma pertenece al Poder Ejecutivo nacional o provincial (entre otras obras del autor puede verse el artículo publicado en "La Ley", T. 69, pág. 715); proyectar el presupuesto de gastos y el cálculo de recursos, etc. Entre los deberes fundamentales se cuentan: prestar el servicio público a que se refiere su creación y sujetarse al control y vigilancia del poder central, tema al que nos hemos referido ya, pero sobre el que agregaremos algunos conceptos. Esta sujeción tiene grados según la extensión que se le haya atribuido a las facultades del ente en la ley orgánica de creación. En nuestro sistema el control se ejerce principalmente por medio de la Contaduría de la Provincia, que interviene en la etapa previa a la inversión que se propone y por medio del Tribunal de Cuentas en la etapa posterior, cuando examina y aprueba o desapueba las rendiciones de la Repartición. El Poder central ejerce su control sobre la entidad —entre otros casos como ya se ha

dicho— cuando aprueba el presupuesto y plan de inversiones. No lo ejerce, en nuestra opinión, mediante el recurso jerárquico ya que de acuerdo a la extensión de atribuciones que se confieren a la Dirección en el Decreto-Ley orgánico, no procede, recurso alguno en el orden administrativo (salvo el de revocatoria) contra sus decisiones. Tal es lo que ha decidido la Suprema Corte provincial en el fallo que hemos citado antes (Causa B. 43.453). Es decir que el carácter de "deinitivas" que le hemos atribuido a las resoluciones del Directorio, al referirnos a la falta de dependencia jerárquica, debe interpretarse en el sentido que a tal expresión le dan los arts. 19 y 23 del Código de lo Contencioso administrativo, lo que equivale a afirmar que "causan estado" en el orden administrativo tal como lo expresa la doctrina agotada esta vía) y de una abierta la acción contenciosa ante la Suprema Corte (Argañara "Tratado de lo Contencioso administrativo", pág. 45; Dana Montalvo, "Código de Procedimiento en lo Contencioso-administrativo para la Provincia de Buenos Aires", pág. 78).

La única oportunidad en que es procedente el recurso jerárquico es la prevista en el art. 18, segunda parte, del Decreto Reglamentario, cuando lo complace para el agente que hubiere sido exonerado por el Directorio. En verdad, esta norma no armoniza con la sistemática del Decreto-Ley ni puede justificarse su inclusión, frente a las facultades que se dan al Directorio en el art. 99 de aquí. La previa información de sumario, no serviría para exonerar al agente, es suficiente garantía ya que durante su substanciación debe darse audiencia al que está imputado, para que haga su defensa. En el proyecto original, tal como se redactó en la Repartición, no se incluía esta norma, y cabe concluir que al introducirse ha obrado sin tener a la vista la trascendencia de las facultades que se han otorgado al Directorio. No se justifica que no pudiendo ser objeto de revisión, en el orden administrativo, actos que comprometen tan ampliamente a la Provincia, si pueda serlo, uno que está lejos de ella, trascendencia, de aquella extensión que resulta del art. 99 del Decreto-Ley. Todo ello sin detenernos a examinar hasta qué punto es válida esta norma reglamentaria en cuanto crea una limitación que no surge ni de la letra ni del espíritu de la ley reglamentada.

III. EL REGIMEN ORGANICO CREADO POR EL DECRETO-LEY

Ya se han analizado, a través del comentario hecho en los puntos I y II, algunas normas del Decreto-Ley. Trataremos de completar este análisis, destacando someramente las características fundamentales del régimen.

FACULTAD DE INTERVENCIÓN DEL PODER EJECUTIVO

En el art. 19 se establece el carácter de orden autárquico de la Repartición y consecuentemente con él, se le da capacidad para actuar privada y públicamente. Concuera con el art. 99 por el que se le dan facultades en

consonancia con la capacidad de contratar expresada de modo genérico en el art. 19; con los arts. 12, 19, 20, 21, 22, 29, 30 y 31 del Decreto-Ley.

La innovación en el capítulo la constituye la limitación a la facultad de intervenir que se acuerda al Poder Ejecutivo la que, hemos visto en I, fué introducida a instancias de la Junta Consultiva. Es una innovación porque en el país no hay precedentes— en este orden de legislación, al menos— y es una conquista porque tiende a lograr el funcionamiento del ente sin interferencias ajenas a las del servicio. Para regularizarlo, en caso de mal funcionamiento, son suficientes los plazos que se acuerdan al Poder Ejecutivo.

El proyecto de ley nacional a que ya nos hemos referido no contiene esta limitación, habiéndose repetido el texto de la ley 11.555, en esta materia. No pudiéndose evitar la comparación debe concluirse que el sistema de nuestro Decreto-Ley es más ventajoso con miras a la finalidad propuesta, advirtiéndose que la garantía no funciona igualmente, con la obligación de dar cuenta al Congreso que se impone al Poder Ejecutivo.

La reciente organización de la Dirección de Energía (ex-Electricidad y Mecánica) aprobada por Decreto-Ley 21.202 del 20 de noviembre de 1957, se ha inspirado en los principios que rigen para Vialidad, en cuanto ha limitado a SESENTA (60) días el plazo de intervenir la Repartición, pero no ha seguido el mismo criterio para el caso de que sea necesario ampliar el plazo de intervención. Para este supuesto se ha hecho depender el plazo de ampliación a lo que el Poder Ejecutivo "estime conveniente con acuerdo del Senado" (art. 99, inc. c). No dice la ley que este acuerdo deba ser previo, así que el Poder Ejecutivo podría solicitarlo a posteriori. Esto puede desnaturalizar el objetivo legal. Adviértase cuán superior parece el sistema de Vialidad en el que en la primera intervención que disponga el Poder central debe "dar cuenta" al Senado y en la segunda debe obrar "con acuerdo previo" de este Cuerpo. Lo único que queda librado a la apreciación discrecional del Poder Ejecutivo es la oportunidad en que debe decretarse la intervención, es decir que a su criterio queda decidir, cuándo están comprometidas las "exigencias del buen servicio" para hacer "indispensable esta medida". Pero la limitación legal ya citada permite a cubierto a la Repartición de cualquier abuso y al mismo tiempo permite al Poder central realizar el "control" a que, según vimos, debe estar sometida toda entidad autárquica.

Quizás— y quede ello como planteo— cabría preguntarse si no habría sido más juicioso dar al Poder Ejecutivo solamente la facultad de remover, siempre con acuerdo del Senado, a la totalidad de los miembros del Directorio, cuando no se hubieren cumplido las "exigencias del buen servicio". Creemos que el sistema de la Ley aparece en la actualidad justificado por dos razones: 1º) Porque implica una transición moderada al pasarse desde un régimen de fuerte centralización, como el habido con anterioridad y, 2º) por una

razón de orden práctico, ya que así se tiende a asegurar la continuidad del servicio, la que podría verse comprometida por un cambio total de autoridades, si bien no dejamos de advertir que la intervención implica también un cambio total. De todos modos el planteo precedente no es irrealizable y queda como una aspiración para el futuro.

La norma del art. 29 se halla perfectamente complementada por lo dispuesto en el art. 19 del Decreto 17.486/56 (Reglamentario). El acuerdo previo del Senado para ampliar el plazo de intervención debe solicitarse al Poder Ejecutivo, una vez vencido los SESENTA (60) días a que la ley le autoriza a intervenir a la Repartición. La razón del Reglamento es clara; hasta que no está vencido el primer plazo que se da, no es posible saber si será necesario ampliarlo. Por otra parte esta facultad es excepcional, ya que el término ordinario que se da, es suficiente para reorganizar el servicio y hacer que las entidades que están representadas en el Directorio propongan las ternas a que se refiere el art. 7º del Decreto-Ley.

No prevé éste, ni el Reglamento, el supuesto de que el Senado se encuentre en receso, cuando sea necesario ampliar el plazo de intervención, pero no cabe duda que en ese caso deberá el Poder Ejecutivo convocarlo a sesiones extraordinarias pues, como hemos visto, el acuerdo de dicho Cuerpo debe ser previo a la ampliación. Tampoco se ha previsto el caso de que, en el hecho, la intervención se prolongue más allá de los plazos permitidos. Ello traería desde luego apareada la consiguiente responsabilidad para el Gobernador, ante las Cámaras, porque tal es el resultado del "control" parlamentario establecido sobre los actos del Poder Administrador, por el Decreto-Ley. En un régimen constitucional en el que cada hora de gobierno cumpla con su mandato en los términos en que se le confiere, el Poder Ejecutivo vería sumamente comprometida su posición si violara las disposiciones vigentes. En cuanto a los actos del interventor excedido en el plazo habría que resolver con respecto a cada caso particular, para decidir sobre la validez de los mismos.

Las demás disposiciones del art. 19 del Reglamento se justifican por sí solas: estabilidad del personal permanente de la Repartición mientras dura la intervención, salvo mala conducta, en cuyo caso deberá formarse el previo sumario administrativo exigido por el art. 99, inc. b) de la ley; prohibición de nombrar nuevo personal durante la intervención, salvo el que sea indispensable para su gestión, debiendo cesar junto con ésta, etc.

APROBACION DE LOS PLANES VIALES

Concluyendo con el Cap. I, del Decreto-Ley cabe anotar el sistema de aprobación de los planes viales proyectados por Vialidad, mediante el cual el Poder Central ejerce, según ya se ha dicho, su "control" sobre la actividad de la Repartición y puede imprimirle a ésta la dirección política que tenga el gobierno sobre la materia. Para evitarlo se ha establecido un procedimiento

de aprobación automática para el supuesto de que el Poder Ejecutivo no se pronuncie dentro de los plazos fijados, los cuales, de acuerdo con el art. 2º de la Reglamentación se contarán en días corridos.

Es interesante la disposición del art. 39 del Decreto Reglamentario, sobre las gestiones que pone a cargo de Vialidad para lograr que el fondo de coparticipación federal se administre directamente por la Repartición, sin perjuicio de comunicar las obras a contratar y natureas corridas, de rendir cuentas. Esta norma se inspiró en las conclusiones del "Primer Congreso de Directores e Interventores de las Direcciones Provinciales de Vialidad" celebrado en Córdoba, según hemos dicho, en marzo de 1956.

INTEGRACION Y FACULTADES DEL DIRECTORIO

Las notas distintivas del capítulo II del Decreto-Ley están dadas por la forma de integrar el Directorio y por las facultades que se confieren a éste.

A) En cuanto a la integración señalemos que:

- El nombramiento y remoción de sus miembros debe hacerse con acuerdo del Senado. Para el nombramiento del Presidente no se requiere acuerdo aunque sí para su remoción;
- Los directores deben ser designados entre los integrantes de las ternas que propongan las entidades representadas;
- Se designa titular y suplente requiriéndose acuerdo del Senado también para éste;
- Los miembros duran CUATRO (4) años en sus funciones y se renueva el Directorio por mitades cada dos (2) años.

Pero lo más acertado de la disposición que se analiza es el hecho de que los directores deban ser integrantes de entidades que están directamente vinculadas a los problemas viales (aspecto técnico) o que tienen interés en la solución acertada de los mismos (aspecto económico y de interés general). La norma en el proyecto original, había previsto integrar al Directorio, de manera diferente, en cuanto a las entidades representadas. Se pensó, en efecto, que en su seno debía haber un Abogado y un Contador para de esta manera integrar los tres aspectos fundamentales a que debe subordinar su actividad la Repartición: el técnico, el jurídico y el contable. Las modificaciones que presunta fueron introducidas una vez salido el proyecto de la Dirección. No es posible hacer un juicio crítico sobre las ventajas de uno u otro sistema por cuanto se carece de elementos de comparación y, tratándose de verdades contingentes, cualquier afirmación es relativa. Solamente señalemos que el mismo criterio habido en el proyecto original, ha sido el que se siguió para la organización de la Dirección de Energía (Decreto-Ley 21.022/53).

La ley dice que los vocales del Directorio se designarán "en representación de las siguientes entidades". En realidad no se trata

de una representación en el sentido jurídico que tiene esta palabra, porque los intereses no tienen un mandato de las entidades, sino que lo tienen de la Provincia. Se los designa "por el hecho" de pertenecer a dichas entidades, de modo que es una limitación a las facultades del Poder Ejecutivo y una condición de idoneidad ya que se requiere para ser vocal; integrar las entidades y ser propuesto por las mismas en las ternas ordenadas por el art. 7º.

B) Veamos ahora las facultades del Directorio:

Ya hemos dicho (III, 1º) que en el art. 9º del Decreto-Ley se le confieren facultades en consonancia con la disposición del art. 1º. No nos vamos a detener en las facultades de los incisos a) a f) del artículo por cuanto son comunes a la de "administrarse a sí misma" que hace a la esencia de la entidad autárquica. Advirtamos sí que las facultades del Directorio en orden a su capacidad de contratar, no reconocen otras limitaciones que las que puedan surgir de las leyes vigentes y solamente para el supuesto en que se apliquen las excepciones por ellas previstas (por ejemplo: excepción al principio general de llamar a licitación pública para contratar, artículos 74, 77 y 78 de la Ley de Contratación) deberá contarse, para su justificación, con dos tercios de votos de la totalidad del Directorio. Esta disposición tuvo origen en la Junta Consultiva.

Cabe señalar, con respecto a la facultad de comprar y vender bienes inmuebles, que en el Decreto-Ley 21202/57, de creación de la Dirección de la Energía, a que ya hemos hecho referencia, se ha establecido una limitación a las facultades del Consejo de Administración (equivalente a nuestro Directorio) en cuanto debe contar, para celebrar tales contratos con autorización del Poder Ejecutivo (art. 6º, inc. a). No se advierte cuál puede ser el fundamento de la limitación, frente a las facultades que por el mismo artículo 6º, inc. r) se le dan a dicho Consejo y que son análogas a las conferidas al Directorio de Vialidad por el art. 9º, inc. c) de nuestro Decreto-Ley. La limitación aludida le quita armonía al régimen y puede obstaculizar la prestación del servicio en cuanto será necesario a "DVBA" para promover una expropiación pedir autorización al Poder Ejecutivo, así como que le sean innecesarios al cumplimiento de sus fines. Creemos aquí que con cumplirse con los requisitos exigidos en la Ley de Contabilidad se encuentran suficientemente garantizados los bienes de propiedad del Fisco.

Respecto del inc. g) del art. 9º, en este comentario solamente señalaremos que en vez de la facultad de "proyectar" que se confiere al Directorio, se había propiciado en el seno de la Comisión redactora, darle la facultad de "aprobar" el Presupuesto y Plan, debiendo el Poder Ejecutivo incorporar a los proyectos de ley que anualmente debe remitir a la Legislatura. Se consideró que el Poder Ejecutivo debía ejercer su "control" sobre esta actividad y, en base a ello, se modificó el artículo en la forma expuesta. Es una cuestión

de criterio ya que nada se opone al temperamento propiciado originalmente, desde que, en definitiva compete a la Legislatura sancionar dichas leyes y puede en esa oportunidad hacerse el "control" auténtico de los proyectos que hubiera hecho Vialidad.

La facultad de nombrar y remover al personal de la Repartición fué observada por la Contaduría de la Provincia estimándose que correspondía al Poder Ejecutivo. Hemos visto que en la doctrina hay discrepancias al respecto y es probable que tenga más aceptación la tesis que asienta la inconstitucionalidad porque "el sistema constitucional de la administración nacional (y provincial) es el de la centralización administrativa", como dice Bielesi ("La Ley", 69-715) autor que sobre el tema también expresa: "no juzgamos su conveniencia, sino lo que la Constitución dispone."

La verdad es que hasta la fecha son varios los regímenes de entidades autárquicas que se han sancionado sin que tal objeción fuera óbice para su aprobación. Como antecedente parlamentario al respecto podemos citar la discusión a que dió lugar en la Cámara de Diputados, la ley 4418 (Instituto de Colonización de la Provincia de Buenos Aires). En esa oportunidad el diputado Veyrara se opuso a las facultades de nombrar y remover al personal por considerarla inconstitucional. Replicó a ello el Ministro de Obras Públicas destacando la impostergable necesidad de que el Instituto dispusiera de un personal administrativo que respondera de un modo absoluto a sus exigencias. "Se ha acordado el artículo —expresó— por la experiencia de leyes anteriores; una de las razones que ha llevado al fracaso la ley de colonización por cédulas hipotecarias es justamente la derivada de la influencia política en el nombramiento de tasadores...". Por la gran responsabilidad que se confiere al Directorio es "importantísimo y esencial" —agregó— que él únicamente pueda nombrar y remover el personal. Se aprobó así como se propuso. Como puede advertirse son razones de hecho las que se invocan y son, asimismo, las mismas que pueden darse para Vialidad. El ente autárquico estaría destinado al fracaso si sus cuadros administrativos pudieran ser llenados discrecionalmente por el Poder Ejecutivo y sobre esto no es necesario abundar más para demostrarlo.

Las características del régimen legal aseguran al personal estabilidad y exigen el previo concurso para el ingreso a la Repartición.

Respecto de las demás facultades que se confieren al Directorio, si bien puede ser objeto de exégesis en otro trabajo, digamos que son comunes a las que corresponden a un Cuerpo que administra una entidad autárquica.

OTRAS DISPOSICIONES

El régimen legal, en lo referente a las funciones del Presidente y del Ingeniero Jefe, se ajusta en líneas generales al sistema de la ley 11.658 y del proyecto de ley nacional a que se ha hecho mención al principio. Lo mismo puede decirse en cuanto a la organización del Consejo Técnico.

(Concluye en la página 42)

Problemas Financieros de la Ejecución y Construcción de la Red Vial

por el Ingeniero JUAN A. CIBRARO

Del H. Directorio de Vialidad de la Prov. de Buenos Aires (1)

Hablar aquí, en la Cámara Argentina de la Construcción, sobre problemas viales, es tarea un tanto difícil, dada la elevada jerarquía que esta casa tiene para el estudio de este tipo de cuestiones. Es, pues, una responsabilidad grande la que asumimos los que hablamos en esta Institución que constituye, en verdad, verdadero pulso y cerebro en todo lo que se refiere a la construcción y, muy en particular, en lo relacionado con la acción vial de la República Argentina.

I. — GENERALIDADES - COORDINACION DE PLANES VIALES

En la consideración del problema se aumentan aún las dificultades por el verdadero renacimiento que respecto a la acción vial se ha producido en todo el país. Lo he observado en varias partes, en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Mendoza y otras. Hay un verdadero resurgir de inquietudes en materia vial. Esta acción casi espontánea ha contribuido a que en conjunto no se observe en muchos casos el paralelismo adecuado. A menudo, como también ha sucedido en el pasado, se observan planes de obras un tanto encontrados entre sí, particularmente entre los nacionales y provinciales. Si se logra que la acción de la Nación, de las Provincias y de las Comunas sea coordinada, se obtendrán indiscutiblemente mayores beneficios.

(1) Conferencia pronunciada en la Cámara Argentina de la Construcción con motivo de la realización de las Jornadas Viales.

Casos en que se ha producido un acuerdo muy satisfactorio son los de la Nación y de la Provincia de Buenos Aires referentes a las rutas 33 y 226, de tanta importancia económica tanto para el país en general como para la referida provincia. Estimo que convenios de este tipo implican una clara visión del futuro. Permiten desarrollar una acción conjunta sumamente eficaz.

Una coordinación también de importancia es la que se ha establecido en la Provincia de Buenos Aires, mediante un decreto especial de coparticipación del gobierno de la misma con los gobiernos municipales. En virtud de esta coparticipación la provincia colabora, mediante la Dirección Provincial de Vialidad no sólo con asistencia técnica, sino también con entrega parcial, el 10 % de sus propios fondos a las comunas, y como mínimo será una suma de \$ 20.000.000 anuales. Esta acción tiene una gran visión de futuro y entraña una seria responsabilidad, tanto para las comunas

como para la Dirección Provincial de Vialidad. La extensa red vial quedará bajo la dirección conjunta comunal y provincial de Buenos Aires, comprometiéndose seriamente la responsabilidad de los gobiernos municipales. Ello contribuirá a disminuir notablemente la acción de las comunas en la obra vial.

En lo que respecta a la asistencia técnica a las comunas, no se hace sino adoptar el criterio seguido en otros países, por ejemplo el Brasil, en cuyo Estado de Río Grande la repartición autárquica de vialidad dispone de un departamento especial de asistencia técnica para colaborar con los municipios.

II. — RECURSOS

Todo este programa requiere para ser desarrollado los recursos indispensables. Muchas son las cuestiones que pueden tratarse en reuniones como estas y muchos también los juicios y opiniones que pueden traerse, pero es fundamental insistir con constancia sobre el asunto fundamental de los fondos indispensables para la ejecución de la obra vial. Este problema de los recursos es básico y estimo que se debe aprovechar esta oportunidad para insistir sobre la necesidad de dar a su obtención una satisfactoria solución.

Estamos acostumbrados a oír hablar del federalismo político de la Nación. Este federalismo político es fundamental, pero se reduce a una simple teoría lúbrica mientras no se produzca también el federalismo en el aspecto económico, que es mucho más realista. El federalismo está muy distante de ser lo que corresponde. Entre la Nación y las Provincias no se ha llegado todavía a soluciones satisfactorias. En cambio entre las provincias y sus comunas, por lo general, la distribución de fondos se efectúa en forma más natural sirviendo más adecuadamente los intereses generales.

En este aspecto de los recursos debe insistirse en que los destinados a la construcción de carreteras deben provenir principalmente del impuesto directo a los combustibles. Hoy gran parte de los fondos provenientes de este impuesto se distrae para aplicarlos a la construcción de otros tipos de obras que, si bien responden a necesidades y exigencias de la vida del país, deberían ser costeados con recursos arbitrados en otra forma, dejando para vialidad la parte que hoy no se le entrega. Probablemente los más interesados en que el impuesto a los combustibles se dedique exclusivamente a la construcción y conservación de carreteras son los transportistas, ya que diariamente se encuentran con una red vial en estado deficiente de conservación, con la consiguiente incidencia en gastos notables de reparación de sus vehículos. Los transportistas pasan principalmente este impuesto porque son los más importantes usuarios del camino, pero no reciben en cambio el servicio que el Estado debería darles con buenas carreteras.

Otros recursos pueden provenir de rentas generales de la Nación o de las provincias. En los planes de obras estos recursos deben repartirse en forma acorde, prestando aten-

ción al problema vial que es el de mayor importancia en la actualidad.

En materia de recursos será conveniente insistir en una posible canalización de los ahorros. En la República Argentina, había, en setiembre de 1956, 3.562 millones de pesos depositados en la Caja de Ahorros de los cuales 1.360 millones correspondían a la Provincia de Buenos Aires. Se trata de sumas, que si bien no pueden calificarse de extraordinarias, tendrían su importancia si fueran canalizadas adecuadamente hacia un plan de inversiones provechosas para los ahorristas. Se dispondría así de recursos para la construcción de obras que como las viales son de importancia indudable para el porvenir de la Nación.

III. — PLANIFICACION VIAL

Al intentar una planificación hay que tener en cuenta, entre los aspectos principales, los recursos de que se puede disponer y las circunstancias actuales. En particular me refiero a lo que corresponde a la Provincia de Buenos Aires, en que actúo. Es necesario tener grabadas en forma permanente las cifras con que se debe operar. Entre estas cifras, es básica la referente al kilometraje. La red vial de la Provincia asciende a 39.000 kilómetros. La red nacional en la misma es de 5.700 y la red comunal puede estimarse —aunque no hay una estadística especial— en 70.000 kilómetros. De ahí la importancia que puede tener la acción de las comunas en la solución del problema que nos ocupa.

En la red provincial de Buenos Aires sólo existen 2.000 kilómetros aproximadamente de caminos pavimentados, es decir, sólo un 5 % de su extensión. La importancia del pavimento es evidente, lo mismo que lo es la ejecución de las obras básicas en todos los caminos de la Provincia.

Otra cifra que se requiere tener en cuenta cuando se habla de planificación es el monto de inversiones que corresponde a las obras que se licitan. Este monto es muy reducido si se considera la riqueza potencial de la Provincia de Buenos Aires. En el primer semestre de 1956 la licitación de obras alcanzó a 88 millones de pesos. En el primer semestre de 1957 prácticamente se triplicó: de 88 pasó a 174 millones de pesos. Es un aumento notable, aunque dista mucho de lo que debería ser si se tiene en cuenta la importancia de la Provincia de Buenos Aires.

En realidad lo que realmente interesa no son las cifras de inversiones proyectadas, que sólo están en el papel, sino las que corresponden a la obra realmente ejecutada. La inversión efectiva en obras —sin incluir los mayores costos— fue de 30 millones de pesos en 1955, indiscutiblemente muy reducida; en 1956 alcanzó a 38 millones, y se estima que en 1957 puede llegar a 80 millones de pesos. Esta cifra de 80 millones para la Provincia de Buenos Aires debería corresponder solamente a la parte ejecutada por un par de empresas.

Los mayores costos en las obras oscilan entre el 20 y el 25 % del presupuesto originario.

El monto total de obras que la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires ha contratado hasta setiembre de este año es de 295 millones de pesos.

La inversión total de fondos que ha hecho la Repartición se ha duplicado en el período que va del 30 de setiembre de 1956 al 30 de setiembre de 1957: de 71 millones de pesos pasó a 165. Ver figura 1. Menciono esas cifras porque constituyen un índice, una pauta de lo que se ha hecho en la Provincia, de lo que se está haciendo y de lo que podrá hacerse en el futuro. Ellas pueden servir para evaluar en el proyecto de planes de fantasía que resulten completamente irrealizables (1).

En la planificación de los trabajos destinados al incremento de las obras puede recurrirse a su realización mediante contrato con empresarios o a la ejecución por administración. En la Provincia de Buenos Aires los trabajos por Administración se reducen prácticamente a los correspondientes a la conservación de caminos. Una gran inversión ha sido hecha para esta conservación. Entre los trabajos por contrato como por administración presentan sus ventajas y sus inconvenientes. La ejecución por administración da indiscutiblemente mayor elasticidad; facilita la tarea cuando se presentan circunstancias que el técnico no puede prever y que hacen difícil que se pueda formalizar un contrato con la rapidez exigida. Ante una emergencia de esta naturaleza, la elasticidad del trabajo por administración permite acudir con rapidez, usando los recursos de la repartición, para dar solución al problema. Esto es cierto; pero a veces, también, en algunas reparticiones se acude al uso de esta elasticidad del sistema para cubrir sus propias fallas. Es común que por diversas causas no se haya podido elaborar un plan adecuado de realizaciones. Hay una serie de imprevistos que a veces en un momento dado y en el trabajo por administración cubre, sin que se note. La elasticidad es una de las ventajas más importantes de este sistema de ejecución por administración.

El trabajo por contrato constituye el renglón primordial en la ejecución de cualquier plan orgánico de construcción de caminos. En general tiene las ventajas de menor costo de la obra, disminución de la burocracia administrativa, reducción de intereses creados y de la intervención para la solución del problema de un mayor número de sectores de la economía.

Por lo común se ha recurrido simultáneamente a la ejecución de las obras por contrato y por administración, y casi siempre se han enfrentado. No hay ninguna razón para que la obra por contrato sea enfrentada con la que se lleva a cabo por administración. Las reparticiones estatales seriamente organizadas deben cuidar que ambas formas de realización cumplan un trabajo acorde y paralelo.

(1) El presupuesto total de la Repartición, para 1957, es del orden de los 370.000.000 de pesos.

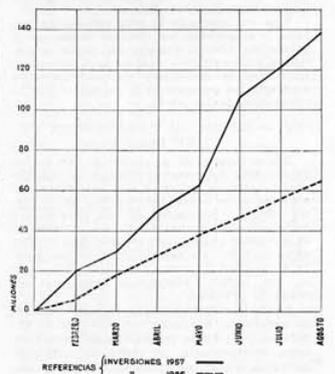
Existe un cierto campo de obras que son propias para la ejecución por administración, que son difíciles de realizar por contrato. Ello ocurre en los casos de construcción urgente y para enfrentar una serie de problemas que se presentan en la experiencia diaria y que son de difícil solución mediante contrato. Cuando se trata de grandes unidades, se requiere recurrir al contrato, que es el procedimiento más importante y más expeditivo. De esta forma de realizar las obras hay antecedentes de todos los tiempos. No hace mucho he leído un libro sobre "La técnica en la historia de la civilización", de Rey Pastor, en el que se cita el ejemplo del Rey de Persia que para el transporte de sus tropas hasta Grecia, contrató el trabajo con los fenicios. Estos ya en su época fueron transportistas avanzados, tan avanzados como para encargarse del transporte de tropas de un país a otro.

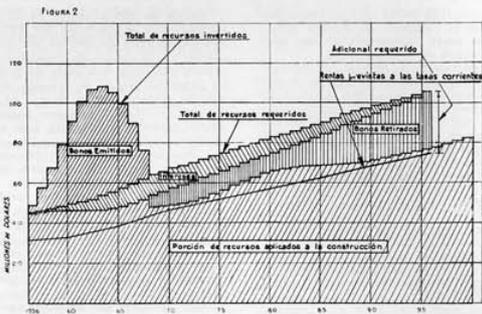
Una cuestión que debe tenerse en cuenta al hacer una planificación —que suele aparecer soslayada o ignorada— es el estancamiento de recursos sin utilización. La paralización de recursos dentro de cada repartición y, en general, en los estados provinciales y nacional asume valores notablemente altos. En la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires se van a tener parala-

FIGURA 1

PLANES DE TRABAJOS PUBLICOS AÑOS 1956 Y 1957

GRAFICO COMPARATIVO





lizados durante un lapso de 30 ó 40 días, más de 45 millones de pesos y otros 60 millones en un período de 40 a 45 días (en realidad lapsos breves). Si se hace un cálculo de lo que significa esta paralización de dinero, se llega a la conclusión que representa una pérdida de 3 millones a 3.5 millones de pesos. Este hecho fué citado por el Señor Interventor de la Provincia de Buenos Aires el año pasado, diciendo que quería realizar cosas concretas y que no aceptaba que se le llevaran planes de inversión demasiado optimistas, por que la Provincia se había perjudicado en 1956 en una suma de 80 a 100 millones de pesos por la no inversión de fondos. Este es un hecho común por los pedidos exagerados de fondo que realizan las reparticiones y que causan perjuicios indudables.

Una vez aprobado el plan general de trabajos y asegurados los recursos requeridos y habiéndose además resuelto qué parte se elevará por contrato y cuál se hará por administración, se encuentran en condiciones de encararse los aspectos de la gestación y de la realización de las obras.

IV. — GESTACION Y REALIZACION DE UN PLAN

En el aspecto de la gestación, uno de los puntos más importantes consiste en establecer el orden de prioridad que deben ser atacadas estas obras. Esto implica un problema técnico - económico de una envergadura extraordinaria. Muchas veces, por carencia de datos estadísticos, las reparticiones se dejan de lado este aspecto. Pero es tan grande el volumen de obras a realizar actualmente, que resulta indispensable establecer un orden de prioridad.

Como la construcción de caminos ha estado paralizada, hoy cualquier obra que se encare en un plan se presenta a primera vista como indispensable. El orden de prioridad permitirá contar con la disponibilidad de materiales que pueden llegar a ser críticos. Conviene regular orgánicamente la salida de es-

tos materiales de la fuente de producción. La organización del tráfico de materiales es sumamente importante. Debe tener en cuenta los lugares geográficos en que se encuentran y las reparticiones tienen que realizar una gestación de prioridades perfectamente establecida con criterio técnico-económico.

REQUIPIAMIENTO

El eje de la realización de un plan de obras reside en el requiapiamiento. Se ha hablado mucho de este problema, pero vale la pena insistir. He dicho anteriormente que en la provincia de Buenos Aires se construyrán durante el año 1957 obras de caminos por un valor que ascenderá aproximadamente a 50 millones de pesos, cifra muy reducida, pero grande en comparación con lo que realizan las demás provincias y que marchan en un plano paralelo con lo que ejecuta la Nación. La base de todo este proceso de construcción reside precisamente en el requiapiamiento de las empresas.

Nuestro país cuenta con una población reducida y no se puede solucionar el problema con un aumento de la mano de obra y con un equipo rudimentario. Se debe recurrir a la máquina. La solución del requiapiamiento puede encararse de distintas maneras:

- a) Con fondos propios de las Empresas.
- Entre nosotros las empresas han sufrido siempre las consecuencias de pago atrasado de sus certificados. Este atraso las ha ido descapitalizando progresivamente. La conferencia pronunciada y los estudios realizados por el señor Presidente de la Cámara Argentina de la Construcción con respecto a esta descapitalización son notables y no dejan lugar a dudas sobre la precaria situación en que las empresas se encuentran al respecto. Sabemos muy bien que es imposible pretender, ahora, que las empresas compren equipos de envergadura. Debe llegarse a una solución que les permita ir reservando un porcentaje adecuado de fondos con el objeto de su paulatina adquisición, si no se quiere que aparezcan

empresas ad-hoc, formadas para aprovechar las ventajas circunstanciales de la construcción de determinadas obras, como sucedió en épocas anteriores.

- b) Crédito bancario.
- Otra fuente de recursos la constituye el crédito bancario, que desgraciadamente está sujeto a un trámite largo, sin que haya sido posible encontrar hasta el presente una forma de agilización satisfactoria. El aporte del crédito bancario puede ser eficaz. Hace poco, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires ha realizado una reunión con las autoridades del Banco de la misma, a los efectos de analizar la posibilidad de su aporte crediticio para la adquisición de maquinarias. De acuerdo con las manifestaciones de dichas autoridades el Banco carece de un volumen de fondos adecuados; las posibilidades sólo permitirían encarar un plan de requiapiamiento en pequeña escala. Consideran que el aumento de crédito es inconveniente para el país, pues puede crear perturbaciones e incrementar el proceso inflacionario.

Es esta una cuestión muy seria para las empresas constructoras, pues cualquier res-

tricción del crédito bancario afecta los recursos que les son indispensables para dar cumplimiento a los contratos de ejecución de obras. Cabe otro medio.

- c) Fondos de las Reparticiones
- El que consiste en la utilización de fondos que las propias reparticiones poseen. En vez de guardar el dinero en la caja —dejándole disminuir de valor paulatinamente— en vez de entrar en un círculo vicioso y en una espiral de disminución, se puede impulsar una espiral de aceleración, utilizándolo para facilitar el requiapiamiento de las empresas. Es este un criterio que puede seguirse por dos vías diferentes: por la venta de equipos nuevos o usados que posee la repartición o por el adelanto de fondos para una obra que tenga contratada determinada empresa.

Este asunto está a estudio de la Dirección Provincial de Vialidad desde hace bastante tiempo, encontrándose al presente a dictamen de los departamentos competentes, a saber, del Departamento Jurídico y del Departamento de Contaduría, que son a los que corresponde informar desde los puntos de vista

CUADRO DE PLAN DE CONSTRUCCION VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES 1956

Fig 3

RECURSOS REPARTICIONES		RECURSOS PROPIOS		RECURSOS EXTERNOS		RECURSOS TOTALES		RECURSOS REQUERIDOS		RECURSOS EXISTENTES		
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	
Capital Invertido en Obra	Dinámica	Servicio Financ.	TOTAL	Intereses 20-30%	TOTAL	Arrend. General	Arrend. Especial	Adicional sobre las	TOTAL	RENTAS	RENTAS	
										RENTAS	RENTAS	
										RENTAS	RENTAS	
1956	297.890	130.431	30.509	548.128	768	58.488	420.091	111.360	1.243	30.435	---	34.252
5	475.139	127.045	30.509	641.073	3.200	441.200	430.071	115.426	146.076	97.879	---	178.230
10	520.013	148.991	30.863	728.955	7.493	513.798	442.512	150.248	305.248	129.048	---	292.048
15	679.638	121.293	30.863	820.544	12.915	631.489	453.688	123.804	377.232	256.797	---	556.626
20	74.770	197.995	30.863	912.586	22.448	978.586	485.009	127.888	502.897	343.007	---	869.133
25	795.994	164.062	30.866	996.722	30.000	1.053.602	479.601	128.736	607.366	411.940	---	1.020.000
30	830.975	168.207	28.852	1.033.104	44.276	1.077.440	486.526	130.765	627.291	455.223	---	1.077.176
35	838.258	170.975	28.828	1.033.825	58.586	1.099.412	497.413	129.070	627.483	458.238	---	1.077.176
40	862.424	171.144	27.533	1.001.101	65.981	1.067.082	509.865	143.470	653.435	441.646	---	1.077.176
45	845.626	169.931	26.709	942.266	74.769	1.017.035	518.819	147.254	665.441	301.444	---	2.990.004
50	856.761	167.890	26.709	856.370	82.586	938.228	526.730	150.079	677.813	291.411	---	3.346.215
55	845.989	164.178	26.709	726.733	94.711	811.444	536.211	157.238	693.449	217.238	---	3.346.215
56	8.000.000	1.866.892	369.852	10.246.737	486.548	10.733.285	5.767.337	1.622.094	7.388.431	2.364.854	---	---
1957	392.321	158.515	24.071	574.977	83.119	658.094	549.847	159.745	708.592	---	---	49.642
5	475.139	127.045	24.071	641.073	162.907	803.980	662.441	172.795	776.239	---	---	98.249
10	520.013	148.991	24.071	728.955	297.754	1.026.709	877.737	218.974	1.095.711	---	---	191.824
15	679.638	121.293	21.998	820.544	599.291	1.419.835	1.000.023	319.812	1.319.835	---	---	345.311
20	74.770	197.995	21.998	912.586	1.042.142	2.054.728	1.373.819	368.329	2.742.148	---	---	623.529
25	795.994	164.062	20.446	820.379	1.540.860	2.361.239	1.627.071	377.304	3.004.375	---	---	824.888
30	830.975	170.975	19.998	826.452	1.737.442	2.563.894	1.811.151	381.742	3.195.596	---	---	827.977
35	838.258	170.860	18.795	710.707	1.917.207	2.627.914	1.851.819	395.383	3.017.202	---	---	827.977
40	845.626	169.931	18.795	626.552	2.104.612	2.731.164	1.976.662	419.265	3.150.927	---	---	827.977
45	856.761	167.890	17.215	574.977	2.287.507	2.862.484	2.097.917	438.582	3.301.000	---	---	827.977
50	845.989	164.178	16.795	486.122	2.474.207	2.960.329	2.176.662	467.667	3.428.329	---	---	827.977
55	8.000.000	1.866.892	369.852	10.246.737	4.861.548	15.108.285	5.767.337	1.622.094	7.388.431	2.364.854	---	---
1958	482.246	178.184	17.146	677.576	69.258	746.834	653.731	189.617	843.348	---	---	77.110
5	520.391	182.846	16.487	697.714	127.751	825.465	645.795	193.674	919.430	---	---	75.632
10	518.217	183.879	15.882	718.166	150.809	868.975	664.306	201.669	966.000	---	---	75.632
15	533.355	185.817	15.893	735.165	164.143	899.308	683.135	201.669	984.804	---	---	75.632
20	544.984	187.215	15.887	748.088	182.379	930.467	702.577	209.890	1.012.467	---	---	75.632
25	552.351	190.252	16.817	759.364	196.425	955.789	720.000	215.789	1.035.789	---	---	75.632
30	558.096	197.109	15.323	765.526	218.074	983.600	739.000	225.600	1.058.600	---	---	75.632
35	563.028	193.500	14.882	771.410	238.588	1.009.998	758.000	235.998	1.083.998	---	---	75.632
40	565.502	195.437	14.309	775.431	261.823	1.037.254	777.000	246.254	1.113.254	---	---	75.632
45	567.976	197.473	13.919	778.470	286.905	1.065.375	796.000	257.375	1.142.375	---	---	75.632
50	569.976	199.478	13.457	781.457	314.000	1.095.457	815.000	269.457	1.174.457	---	---	75.632
55	570.452	198.229	11.244	779.977	347.713	1.127.690	834.000	282.690	1.207.690	---	---	75.632
60	573.749	200.228	11.032	771.229	382.467	1.153.696	853.000	296.696	1.239.696	---	---	75.632
65	576.994	202.228	10.820	773.228	417.228	1.180.456	872.000	310.456	1.270.456	---	---	75.632
70	580.241	204.227	10.608	775.227	452.000	1.207.227	891.000	323.227	1.303.227	---	---	75.632
75	583.488	206.227	10.396	777.226	486.750	1.234.000	910.000	336.000	1.339.000	---	---	75.632
80	586.735	208.227	10.184	779.225	521.500	1.260.750	929.000	348.750	1.375.750	---	---	75.632
85	590.982	210.227	9.972	781.224	556.250	1.287.500	948.000	361.500	1.411.500	---	---	75.632
90	595.229	212.226	9.760	783.223	591.000	1.314.250	967.000	374.250	1.447.250	---	---	75.632
95	599.476	214.226	9.548	785.222	625.750	1.341.000	986.000	387.000	1.483.000	---	---	75.632
100	603.723	216.225	9.336	787.221	660.500	1.367.750	1.005.000	399.750	1.519.750	---	---	75.632
105	607.970	218.225	9.124	789.220	695.250	1.394.500	1.024.000	412.500	1.556.500	---	---	75.632
110	612.217	220.224	8.912	791.219	730.000	1.421.250	1.043.000	425.250	1.593.250	---	---	75.632
115	616.464	222.224	8.700	793.218	764.750	1.448.000	1.062.000	438.000	1.630.000	---	---	75.632
120	620.711	224.223	8.488	795.217	800.000	1.474.750	1.081.000	450.750	1.666.750	---	---	75.632
125	624.958	226.223	8.276	797.216	835.250	1.501.500	1.100.000	463.500	1.703.500	---	---	75.632
130	629.205	228.222	8.064	799.215	870.500	1.528.250	1.119.000	476.250	1.740.250	---	---	75.632
135	633.452	230.222	7.852	801.214	905.750	1.555.000	1.138.000	489.000	1.777.000	---	---	75.632
140	637.699	232.221	7.640	803.213	941.000	1.581.750	1.157.000	501.750	1.813.750	---	---	75.632
145	641.946	234.221	7.428	805.212	976.250	1.608.500	1.176.000	514.500	1.850.500	---	---	75.632
150	646.193	236.220	7.216	807.211	1.011.500	1.635.250	1.195.000	527.250	1.887.250	---	---	75.632
155	650.440	238.220	7.004	809.210	1.046.750	1.662.000	1.214.000	540.000	1.924.000	---	---	75.632
160	654.687	240.219	6.792	811.209	1.082.000	1.688.750	1.233.000	552.750	1.960.750	---	---	75.632
165	658.934	242.219	6.580	813.208	1.117.250	1.715.500	1.252.000	565.500	1.997.500	---	---	75.632
170	663.181	244.218	6.368	815.207								

de las leyes de Obras Públicas y de Contabilidad de la Provincia. Tal vez pueda hacerse la observación, desde el punto de vista legal, que el sistema propuesto p'ede contribuir a una absorción anticipada de fondos por parte de las empresas.

Con este motivo tuvo lugar hace días otra reunión en el Directorio de Vialidad Provincial, con la asistencia de delegaciones de la Cámara Argentina de la Construcción, del Banco de la Provincia de Buenos Aires y de otras entidades. Se analizó esta forma de encarar el problema del fomento de la financiación. Desde luego que tendría que efectuarse mediante pliegos adicionales que formarían parte de la documentación de la obra a licitar, para que los proponentes se encontraran en un mismo pie de igualdad. Se trataría evidentemente de una contribución importante a la faz financiera, de una seria inyección, pero que no podría otorgarse en forma indiscriminada a todas las empresas. Exigiría un contrato, no de tipo burocrático, sino como el que podría resultar de un registro de licitadores con verdadera clasificación y calificación de las empresas.

REGISTRO DE LICITADORES

Entiendo que el establecimiento de un registro de licitadores está vinculado con el problema del reequipamiento. Dicho registro ha sido propiciado por la Cámara Argentina de la Construcción para la Capital Federal y para la Provincia. Su establecimiento no puede perjudicar a nadie y favorece, en cambio, a la industria seria de la construcción. En algunos proyectos que están a estudio se contempla la precalificación, es decir, previa al acto de la licitación, para que no se puedan presentar a posteriori de la apertura de las propuestas situaciones en que juegan ya los intereses definidos y encontrados.

En definitiva afirmamos que el reequipamiento de las empresas es el eje en torno al cual gira la posibilidad de realización de los planes viales.

AGILIZACIÓN LEGAL Y ADMINISTRATIVA

Otra medida que tal vez pueda coadyuvar a facilitar la realización de planes viales en gran escala consiste en la incentuación de las empresas constructoras. La Ley de Obras Públicas fije la actividad de estas últimas. En virtud de ella, son pasibles de multas en el caso de no dar término a las obras dentro de los plazos establecidos. A las empresas les interesa cumplir en término —máxime si hubiese un premio— no tanto por conseguir un beneficio, sino para poder contar con la posibilidad de disponer de sus equipos y dedicarlos a otras tareas. El otorgamiento de ventajas al empresario que finaliza antes del plazo convenido la obra contratada, puede contribuir a acortar los plazos y a incrementar el rendimiento de los equipos que ellos poseen en el país. Contribuirá a una elección de obras en mayor escala, permitiendo así cumplir el fin de la propia vida de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y de las reparticiones similares del país.

También influye notablemente en los planes de ejecución la actualización de las leyes de obras públicas. No se lo que sucede en otras provincias, pero en la de Buenos Aires es asunto sobre el cual se viene conversando desde hace dos años. Es indispensable esta actualización para lograr una ley que con su decreto reglamentario contenga todas las normas relativas a la realización de obras, desde el registro de licitadores hasta plazos, sistemas de multas, fondos de garantía, etc. La Ley de Obras Públicas de la Provincia ha sido dictada hace tiempo con un criterio en que han predominado cláusulas restrictivas que, en cierta forma, obstaculizan la ejecución normal de un plan de obras viales. Debe ser modificada para permitir agilizar las transacciones sin dejar de lado los controles indispensables.

Otro factor, también de importancia, consiste en la actualización de los mecanismos administrativos y en la eliminación de las interferencias de sus distintos organismos. En la administración, en general, hechos en la Provincia de Buenos Aires—, se presentan sistemas rígidos de acoples que no permiten ninguna flexibilidad. El problema no consiste en desmontar maquinarias que están en funcionamiento, sino en transformarlas para convertir sus acoples rígidos en otros más flexibles que permitan acelerar y facilitar trámites y resoluciones. Por ejemplo, la Dirección de Vialidad Nacional tiene para la distribución de fondos a sus distritos un mecanismo mucho más flexible que el que corresponde a la misma operación respecto de sus diversas zonas en la Provincia de Buenos Aires. Así como existe flexibilidad en este sentido también puede haberla en otros aspectos. Posiblemente no sea cuestión de desmontar maquinarias en el caso de mecanismos técnicos que están perfectamente establecidos y que trabajan a ritmo acelerado, como es el de Vialidad de la Provincia, que está actuando ágilmente con su personal técnico y administrativo en forma que le ha permitido duplicar su acción respecto a la realizada en el año anterior. Si no contara con un mayor rendimiento, no se le debe atribuir a fallas de los hombres que en ella actúan, sino a las consecuencias de un régimen de acoples rígidos con otras reparticiones o internos que, en muchos casos, no le permite llegar a soluciones con la requerida rapidez.

La concesión de la autarquía a Vialidad de la Provincia ha traído consigo un gran beneficio. Esta repartición tuvo la suerte de contar con una organización pre-autárquica que facilitó notablemente la evolución hacia el actual régimen autárquico. El Director de Vialidad, Dr. Petric, antes de ser Presidente del Directorio actual, facilitó la transición mediante la organización paulatina de un régimen administrativo descentralizado del ministerio de Obras Públicas, hasta llegar al régimen autárquico actual. Esta es una acción que tal vez no ha sido observada desde fuera por las empresas constructoras, que no pueden estar al tanto de la solución de múltiples detalles y a las que no les es factible tampoco observar de cerca el esfuerzo, por ejemplo, de la Secretaría del Directorio, de

partamentos técnicos, administrativos, y de otros mecanismos internos de la Repartición para permitir el avance con el ritmo impuesto en la actualidad. Una idea al respecto puede ser dada por el siguiente dato: en 11 meses se llevaron a cabo 51 reuniones del Directorio —es decir, más reuniones que semanas— y se consideraron de 1.670 a 1.700 asuntos.

Hablar de la autarquía de Vialidad de la Provincia para las personas que tenemos su dirección y que estamos en su contacto, significa hacer mención del gran aporte que han tenido para la solución del problema vial las fuerzas activas en materia de construcción. La intervención de los empresarios se realiza en el Registro de Licitadores, en la Comisión Asesora en el Ministerio de Obras Públicas y en el Directorio de Vialidad. Esta intervención ha rendido notables frutos. El equilibrio logrado entre las fuerzas representadas en los organismos que se acaba de citar ha permitido desarrollar una labor armónica en equipo, que será beneficiosa para los intereses superiores de la Repartición y de todas las entidades y empresas constructoras que trabajan en la misma.

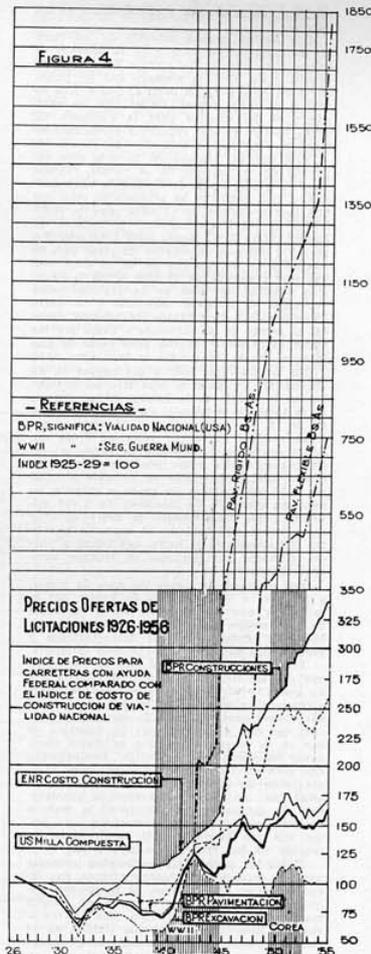
En el Directorio de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires están representados los transportistas, los profesionales, las empresas constructoras, las cooperativas agrarias, la Asociación Argentina de Carreteras, la Federación Económica y la Cámara Argentina de la Construcción. Se trata de entidades que tienen ganado meritoriamente el derecho de representación para hacer escuchar su voz y contribuir en el manejo justo y equilibrado de la Institución que por su acción tiene contacto con las mismas. En esta forma se ha logrado madurar la Institución con la intervención de empresarios y otras fuerzas activas. La representación de éstas tiene indudablemente gran importancia en los entes autárquicos a cuyo frente se encuentra un Directorio.

NECESIDADES VIALES

Por poco que se analice el problema, se cae en la cuenta de la enormidad de obras viales que la Provincia de Buenos Aires tiene que encarar. Los 29.000 kilómetros de la red provincial y los 70.000 de la red comunal los señalan abocadamente. Sólo en obras de arte se requiere una inversión de 70 a 80 millones de pesos, a pesar de que por la naturaleza de su constitución geográfica este tipo de obras no incide con gran volumen en la Provincia.

Para realizar un programa de plan de obras se requiere contar con una sólida base económico-financiera. La repartición de gestión en práctica un plan de dicha naturaleza tiene que tener como objetivo fundamental la posibilidad de que las obras se ejecuten con ritmo acelerado, dentro de los plazos establecidos.

Lo fundamental consiste en asegurar los recursos. Nada hay que pueda perturbar más la realización de un plan de obras que la oscilación de los fondos necesarios para hacer frente a los gastos de construcción, de mante-



reparticiones públicas es difícil lograr profesionales experimentados. Hay carencia de ellos en todas las reparticiones. El ingeniero Humet, en una conferencia en el Centro Argentino de Ingenieros, manifestó que el equipo puede adquirirse y que lo mismo puede hacerse con los materiales, pero no así con los hombres, a quienes hay que formando paulatinamente. En una tarea lenta que requiere preferente atención indispensable rara lograr ingenieros que vayan adquiriendo la responsabilidad que corresponde a sus actividades.

V. — CONSERVACION DE CAMINOS

Otro aspecto —que sale de la planificación en sí y de la realización de obras, pero que es muy importante— es el de la conservación de la red vial. Hemos dicho que la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires realiza este tipo de trabajo por administración. En 1956 ha invertido 93 millones de pesos en la conservación de caminos, incluyendo gastos de talleres, materiales y equipo. Esta cifra es menor que la real, porque existe una serie de "invisibles" que no se tiene en cuenta en los cálculos del Estado, como ser los impuestos que debe pagar el contratista, sellados, alquiler de edificio, amortización e intereses del capital invertido. Estos rubros casi nunca son tomados en cuenta y su monto total puede estimarse en unos 30 millones de pesos. Puede afirmarse pues que la Provincia de Buenos Aires invierte alrededor de 120 millones de pesos en la conservación de caminos, sobre una longitud de conservación de aproximadamente 15.000 kilómetros.

En término medio y de acuerdo con la estadística que hemos confeccionado con el auxilio de la Zona Tercera de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, el costo anual de conservación por kilómetro es de 4.000 pesos como mínimo. En algunos casos llega a 10.000 y 12.000 pesos por kilómetro y por año.

La Provincia de Córdoba ha establecido el sistema de conservación de los caminos mediante contrato, separándose del criterio general de efectuarla por administración. Hace poco el Directorio de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires designó una Comisión para que se trasladara a Córdoba, de la cual tuve el gusto de participar conjuntamente con el Director Molinari y el Ingeniero Lombardo. En Córdoba trabajamos en compañía del Ingeniero Acuña. Tuvinos entrevistas con varios empresarios y con funcionarios de la repartición oficial y hemos llegado a la conclusión que el sistema es bueno. La Comisión lo aconsejó en su dictamen.

Hay casos, en el sur de la Provincia de Córdoba, en que la conservación ha resultado deficiente y es posible que en algún momento no pueda hacerse por contrato. La insuficiencia puede ser una consecuencia natural de lo propuesto por la repartición contratante. La conservación por contrato se hace, en efecto, sólo en la medida deseada por la repartición contratante. Según lo explica en su pliego y según el monto que pague. Se puede afirmar que para igual conser-

vación, su costo es inferior cuando se efectúa mediante contrato con una empresa particular. Así lo entendió la Comisión citada en su oportunidad, y en el expediente respectivo aconsejó que se hiciera una experiencia en la Provincia de Buenos Aires, contratando la conservación de varios caminos. Esta propuesta se encuentra actualmente en estudio para su aplicación al circuito que comprende San Vicente, Cañuelas y Monte. Se trata de una reconstrucción parcial y de la conservación durante un período de dos años por un monto de 1.280.000 pesos. La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires aprobó, en el curso de la semana pasada, el llamado a licitación para la ejecución de estos trabajos. Falta ver ahora cómo reacciona el ambiente de los contratistas y deducir así si tenían razón los que sollicitaban este tipo de obra para favorecer a las empresas pequeñas. El resultado de la licitación lo indicará.

La Dirección de Vialidad de la Provincia ha contribuido así, con toda honradez, a tratar de establecer el sistema de conservación de caminos mediante contrato. Ha formulado un pliego de condiciones basado en el que se utiliza en la provincia de Córdoba, con las solas modificaciones requeridas para adaptarlo al régimen legal y técnico de la de Buenos Aires. Se verá ahora si los contratistas tienen o no interés en este tipo de trabajos.

La Provincia de Buenos Aires ha hecho una adjudicación de 200 millones de pesos para camiones, equipos pesados de camiones, equipos auxiliares, etc. Probablemente se trata de una de las inversiones más elevadas que se registran en la historia vial de la Provincia. Se comprende que es necesario realizar este esfuerzo para la conservación de caminos. Si el sistema de contrato resulta, si cumple con las exigencias estipuladas, se seguirá entregando paulatinamente la labor de la conservación de caminos a la actividad de las empresas particulares. Y otro tanto ocurrirá a medida que las comunas asuman el papel que naturalmente les corresponda en la conservación de la red vial comunal.

Los caminos de la Provincia de Buenos Aires —como lo ha manifestado el Ingeniero Petrix en Bahía Blanca— pueden no tener una jurisdicción política superior a la de uso. A su respecto no puede hacerse problemas sobre esta jurisdicción. En materia de caminos, tienen que trabajar de acuerdo la Nación, la Provincia y las Comunas, tanto para su construcción como para mantenerlos en buen estado.

VI. — CONCLUSIONES

Como conclusión de lo expuesto se llega a lo siguiente:

- 1º) Que es aconsejable proceder para la acción vial a una planificación integral, con fondos asegurados, que contemple la función y los intereses nacionales, provinciales y comunales;
- 2º) Que el eje del incremento en la ejecución de todo plan vial es el reequipamiento de las empresas;

(Concluye en la página 67)

5 DE OCTUBRE DE 1957

BODAS DE PLATA DE LA LEY NACIONAL DE VIALIDAD

5 - octubre - 1932

5 - octubre - 1957

Con acontecimientos tan importantes, la Vialidad Argentina estuvo de fiesta y celebró las fechas en un ambiente de gran entusiasmo, contagiando el afán de las realizaciones y afirmando con marcada fe que las futuras obras habrán de permitirnos recuperar el tiempo perdido.

Destacamos, entre las celebraciones, la llevada a cabo en la sede de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires que consistió en la entrega de medallas a los empleados que cumplieron 25 años de servicios y la realizada en la Dirección Nacional de Vialidad, en la Capital Federal, donde se hizo entrega similar y donde usaron de la palabra el Presidente de la misma, Ingeniero Justiniano Allende Posse y el Presidente de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, Ingeniero Pedro Petrix.

DIA DEL CAMINO

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, ING. JUSTINIANO ALLENDE POSSE

Todo aniversario ocasiona un alto en la labor diaria para examinar la realización lograda, recordar las alegrías pasadas, y las angustias vividas.

Balancemos entonces nuestra situación presente comparándola con la pasada, y miramos hacia el futuro incierto.

Es esta una hora de reflexión solemne, apta para reafirmar conceptos, fijar propósitos y decidirse a continuar con nuevos bríos la tarea, con ideas más claras y metas más definidas.

Estas Bodas de Plata de la vialidad argentina tienen características singulares, pues cleran dos períodos: uno activo y brillante de aplicación de una ley sabia, de tipo federal y otro obscuro, de centralismo y unitarismo estéril y absorbente. Esto nos obliga, como en ningún otro aniversario, a analizar bien el pasado y medir las posibilidades del mañana.

Fué en el año 1932 cuando se promulgó una de las leyes más necesarias y justas, la cual hizo posible desarrollar nuestra Red Caminera hasta entonces inexistente. Con ella, y con 14 Leyes-Convenciones provinciales que la integran, el esfuerzo mancomunado de provincias y Nación permitió dar solución a un problema que afligía a la economía argentina. Las provincias cedieron parte de sus derechos y recursos para que la Nación, en forma temporaria, se abocara a una planificación integral de la amplia red de caminos que el país necesitaba, y construyera en breve término las rutas aún inexistentes o abiertas pero intranositables. A su vez las provincias contrataron el duro compromiso de no gravar los combustibles más allá de dos centavos por litro de nafta, y de formar sus propias Direcciones Viales para cumplir su parte en la tarea ejecutiva. En ese entonces no había empresas camineras, tampoco existían Ingenieros Viales ni máquinas adecuadas de ninguna especie, lo que faltaba realizar era mucho, y se contaba con muy pocos y precarios elementos.

El resultado no se hizo esperar. Pronto nuevas rutas surcaron nuestros campos, acercando las poblaciones entre sí y facilitando el desarrollo económico del país.

¿Cómo esa ley logró tan pronto tal milagro? Es que ella destinaba todos los gravámenes a los combustibles consumidos en el camino, para hacer caminos, dando así permanencia y solidez a los recursos viales, única forma orgánica que permite planear una red caminera de largo alcance, y luego realizarla. Fué esa la sólida base que permitió desarrollar la labor inicial y lograr realizarla. Fué esa la sólida base que permitió desarrollar la labor inicial y lograr realizaciones de gran envergadura en los primeros diez años de promulgada la ley. El asombro público, el entusiasmo nacional tuvieron exteriorizaciones elocuentes, que aún perduran.

Los convenios entre provincias y Nación estaban basados en una mutua conveniencia. Los recursos asignados eran administrados con la mayor severidad y economía. El organismo vial en el orden nacional podía tener una vida limitada, hasta que los organismos provinciales cumplieran su función y pudieran substituir más tarde al organismo central en la obra ejecutiva. Esa era la meta, la aspiración final.

El resultado de la década siguiente, fué muy penoso y totalmente diverso al del período inicial.

La dictadura y su centralismo despótico fueron escamoteando recursos a las Direcciones Provinciales, hasta que terminaron por ahogarlas. Hoy, todas ellas, administran solamente el 6 % de los recursos asignados a caminos, y la Dirección Nacional de Vialidad, el 94 % de los mismos. El equilibrio se ha roto por completo. No hay equidad entre las partes contratantes: provincias y Nación. Este es el presente, nos encontramos ante una situación de hecho. Una Dirección de Vialidad Nacional frondosa, con grandes y costosos proyectos de grandes caminos del tipo más moderno para accesos a esta gran Capital, y destruida la coparticipación de recursos con las provincias según los coeficientes de la Ley 11.658. La actual ordenación absorbe el 56 % de los recursos para nuestros gastos de administración y conservación; el 40 % se invierte en la Red Nacional, y sólo queda el miserable 6 % referido para ayudar a las provincias.

¿Y cuál es el futuro? Estamos a seis meses de un nuevo Gobierno Constitucional, que tendrá un senado que será defensor de los intereses y derechos de las provincias. Es evidente que éstas van a denunciar las Le-

yes-Convenio que aún subsisten y que han permitido en los primeros diez años de fecunda labor vial hacer nuestros caminos. Esa es la gran incertidumbre del mañana; esa es la causa de nuestra gran preocupación. Los planes viales se encuentran cimentados sobre arena movediza. La Dirección Nacional de Vialidad podrá sucumbir por falta de recursos. Es menester restablecer antes del 1º de mayo próximo el equilibrio para que las Leyes-Convenio de Vialidad no sean denunciados. El único medio para lograr tal fin es volver al principio originario; los gravámenes impuestos a los combustibles quemados en los caminos, deben destinarse a construir caminos. Ese es el principio substancial. Esa es la única forma de restaurar la vialidad argentina. Esa debe ser la base financiera de todas las leyes viales del futuro.

Felizmente, estas ideas han sido comprendidas por el actual Gobierno, y cuentan con la opinión favorable del Excmo. señor Presidente de la República, general Pedro Eugenio Aramburu, quien considera que la nueva ley debe inspirarse en los principios enunciados.

Pero los tiempos son difíciles, y no es posible pretender, en el momento actual de tanta penuria financiera, un sacrificio a las escuálidas rentas del Estado, obligando a detener otras iniciativas nobles y de gran necesidad con el exclusivo propósito de restablecer el equilibrio financiero en vialidad.

Por ello se ha pensado en la posibilidad de implantar un régimen de transición por tres años, en el primero de los cuales deberíamos contentarnos con los precarios recursos existentes, para recuperar en el segundo la mitad de los recursos hoy perdidos, y recibir recién en el tercero la totalidad de los sobrepagos o impuestos cobrados sobre la nafta y el gas-oil.

Consolidado el régimen financiero vial mediante una ley del tipo mencionado, el futuro de la obra está salvado. La ley cuya promulgación hoy festejamos habrá recuperado toda su vigencia.

Los organismos, tanto nacionales como provinciales, tendrán en el futuro una base firme sobre la cual se podrán hacer planes, preparar estudios, y aún contratar y comenzar a realizar obras, que exigen siempre tiempo para ejecutarlas, y llegar a su final.

Por el momento estamos en la hora de la esperanza feliz. Nos entregamos de lleno a la tarea de preparar la nueva ley procurando armonizar en ella la penuria financiera a que nos ha llevado la desquiciante dictadura, con las necesidades y programas de la

vialidad nacional, y con los requerimientos imperativos de todas las provincias. Con tal inspiración debemos procurar restablecer los antiguos acuerdos mediante nuevas Leyes - Convenios a celebrar entre los 22 Estados provinciales y el Estado Nacional.

La tarea será ardua, porque las circunstancias son muy dispares. Algunas provincias tienen tanta experiencia, dominio del problema, y recursos abundantes, que pueden rivalizar con nuestro gran organismo nacional; en cambio hay otras nuevas, o con sus estructuras deshechas que necesitan poderosa ayuda, no sólo financiera, sino también técnica y humana. La dificultad de la acción hace más necesaria la energía y el esfuerzo mancomunado de todos. ¡A la obra pues, señores ingenieros y agentes todos de la vialidad argentina! Vuestra experiencia y conocimiento completo del problema, y vuestro amor a la causa, son una garantía segura de un éxito completo.

Y ahora, señores, como uno de los más gratos momentos de este homenaje al vigésimo quinto aniversario de la Ley Nacional de Vialidad, y de la vida de nuestra Repartición, tengo el honor de cumplir con la gratísima tarea de entregar medallas recordatorias a más de un centenar de funcionarios que, junto con su esfuerzo personal, nos prestaron su consecuencia y su ininterrumpida y entusiasta colaboración, durante veinticinco años continuados de trabajo en nuestra casa.

Se premia con ello la constancia de un cuarto siglo de fidelidad a una labor que tiene la misma extensión que la obra caminera. Queda dicho así que, quienes durante veinticinco años, día tras día y año tras año, han cooperado en la obra común y pasado también por los altibajos de nuestra militancia y por las vicisitudes de nuestra vialidad, son algo así como el documento humano de una tarea anónima y abnegada.

Y por cierto que si hubo detenciones en la marcha, no les son imputables, porque quienes desde la fundación de nuestra casa hasta el presente le dieron su contribución sin pausa, no declinarán jamás, y llegan a estas Bodegas de Plata poseedores de la misma fe, el mismo fervor, y la misma prestancia de los días iniciales.

Por eso ahora, al entregarles este recuerdo de su singular contribución a la obra caminera nacional, los felicito y los abrazo en nombre propio y de todo nuestro Directorio.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, INGENIERO PEDRO PETRIZ

Vialidad Nacional ha querido que una voz de provincia se alce hoy en esta casa, junto a la suya propia, queriendo tal vez simbolizar en ocasión del 25º aniversario de la histórica ley de 1932, el reencuentro de la vialidad argentina toda con el espíritu que alentó la gestación de aquel instrumento emanado de nuestra realidad económica, política e institucional, y cuyo destino fué ayudar a la gran transformación que venimos soñando en esta tierra desde los albores mismos de nuestra organización política. Sus frutos fueron troncados; es sensible reconocerlo. Pero la prueba de su eficacia, a través del período en que imperó en plenitud el régimen estructurado, aparece sellada en todo cuanto de significativo ofrece hoy el país en la materia. Nos queda pues la verdad, la verdad probada, la razón "que tiene al día siguiente" como decía Carlos Pellegrini. No en vano desde la hora inicial de la libertad recuperada, todas las vialidades argentinas han procurado reconstruirse al amparo de sus sabias normas y principios, con la natural adecuación a las circunstancias que marca la hora en que vivimos. El triunfo de la ley es total y definitivo. Por ello la celebración de su cuarto de siglo no debe sufrir mengua alguna. El saldo entre lo que es y lo que debió ser dejémoslo, en todo caso, para el trance en que deban asignarse responsabilidades y sirva de experiencia aleccionadora para el presente y para el futuro. Con esta última exclusiva finalidad, y en momentos en que debe sacarse a la vialidad argentina de la encrucijada a que con acierto aludiera recientemente el ingeniero Alfredo Posse, he de formular algunas referencias sobre cómo ve y siento este problema. Sin pretender erigirme en modo alguno en su vocero, no temo equivocarme si digo que expresan el sentir de las provincias argentinas, tanto a la luz de sus propias manifestaciones, como de todo lo que me ha sido dado recoger al cabo de una lucha que nos muestra en total identificación.

Sabido es que el derrumbe del sistema organizado por la Ley 11.658 se debió, en lo fundamental, a la desnaturalización de sus bases financieras. Si en su origen el recurso básico fué creado en la medida necesaria para dar solución al problema vital del país, quedó sellada allí mismo, una relación de medio a fin, entre la imposición establecida y la ne-

cesidad pública a satisfacerse. Si por intersecciones posteriores esa relación se ha roto manifestadamente, es indudable que se ha producido una desnaturalización del principio original. Y todavía más, si la estructura inicial del régimen estuvo fundada en un acuerdo de partes y por la misma voluntad unilateral de una de ellas se modificaron también en sus bases, se ha violado por todo la ley en su letra y en su espíritu y se ha incurrido en incumplimiento del contrato celebrado en su consecuencia.

Veamos un poco en detalle estas cosas desde el lado de las provincias. En 1952 — y a raíz de la Ley 11.658 —, la totalidad del gravamen sobre combustibles era para Vialidad; la Nación tomaba 5 centavos por litro de nafta, y devolvía el 35 % entre las provincias, para sus obras propias, por el sistema de Coparticipación Federal. A su vez éstas tenían 2 centavos por litro de nafta con el mismo fin. Hoy, en 1957, y al cabo de un proceso de avance sistemático y progresivo, el panorama es muy distinto: la Nación toma 40 centavos por litro de nafta; practica prorrateo de Coparticipación Federal sobre la base de 6 centavos y dentro de los gravámenes a los combustibles, se derivan fondos con fines distintos a la vialidad. Todo ello por decisión exclusiva de la Nación. Las provincias mientras tanto siguen limitadas a los 2 centavos de 1932.

Resultados: mientras que con los recursos provenientes del sistema organizado por la Ley 11.658 las provincias podían solventar en los primeros años de su funcionamiento la mayor parte de sus propias necesidades viales, hoy esos mismos recursos carecen prácticamente de significación. En Buenos Aires, y no creo que sea muy distinta la situación en el resto de las provincias, un aporte del orden del 70 % sobre el total necesario se ha reducido en la actualidad a un 8 %, con el agravante de que la longitud pavimentada de la red nacional en su territorio está poco menos que congelada, y abocada al problema de su reconstrucción. Lesión para las provincias por partida doble: en su obra propia y en la que delegaron, y como consecuencia de una fundamental alteración, en su particular perjuicio, de las relaciones originales de distribución de fondos y de la derivación de recursos para otros fines, factor éste reflejado sobre la vialidad total del país (nacional y provincial). No veo en tales condiciones qué motivo pueden tener las provincias para seguir en adelante adheridas a un sistema que sólo les produce pérdidas, en cuanto renun-

cian por vía del convenio, a un recurso que constitucionalmente les corresponde y cuya recuperación les sería, fuera de toda duda, beneficiosa. Advirtánsese a tiempo las consecuencias previsibles que surgen de estas reflexiones, para el día en que las provincias se reintegren a la normalidad en el clima de libertad y de respeto que les ha devuelto la Revolución Libertadora.

Señores: las provincias argentinas aspiran a que este problema de la vialidad tenga su justa solución; pero sea cual fuere esa solución debe venir por la vía del derecho. Enmarcada en los sabios principios de la Ley 11.658, están aguardando una nueva ley, sobre la que han sido consultadas, y respecto de la cual han dejado sentadas sus demandas en términos claros y categóricos; exclusividad para la obra vial de los gravámenes establecidos o a establecerse sobre los combustibles empleados por usuarios de la vía pública; fijación de los aportes a la obra caminera en base a porcentajes sobre el precio de los combustibles; distribución equitativa de los recursos entre la Nación y las provincias respetando las relaciones establecidas por la Ley 11.658; participación de las provincias en el gobierno de la entidad matriz; absoluto respeto por las autonomías locales; equiparación a sus tondos propios — puesto que también lo son en derecho — de los aportes provenientes de la Coparticipación Federal. Se desean, en fin, una total coincidencia en los grandes objetivos comunes, pero se rechaza todo cuanto pueda significar subordinación, sustitución o tutoría.

Que todo sea desenvuelto en un mismo plano de derechos y obligaciones.

Felizmente sabemos que estas ideas tienen cálida acogida en esta casa de Vialidad Nacional y que por ello será muy fácil cuajarlas en realidades concretas. Sólo escarza a nuestras fuerzas el aspecto financiero, verdadera piedra angular de la estructura, sin cuya base todo intento sería vano e ilusorio. No hay otro medio para organizar la obra caminera que no sea sobre bases financieras sólidas y adecuadas. La vialidad, necesidad permanente y en continuo acrecimiento exige desarrollos y provisiones de vasto alcance, que sólo pueden formularse y llevarse a cabo con el respaldo de medios financieros suficientes, estables y de realización cierta y oportuna. Todo en la materia exige continuidad. Ni las reparticiones, ni los técnicos, ni las obras, ni las empresas, ni las industrias subsidiarias pueden tampoco improvisarse. Tal vez la consecuencia más funesta de la

(Concluye en la página 68)



El señor Interventor Federal en la provincia de Buenos Aires, Coronel Emilio Augusto Bonnacarrere pronuncia su discurso antes de procederse a la firma del convenio.

Importante Convenio

Entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires

PAVIMENTACION DE LAS RUTAS NACIONALES Nros. 33 y 226

El Presidente del Directorio de Vialidad Nacional, Ingeniero Civil Justiniano Allende Posse hace uso de la palabra.



En fecha 2 de septiembre de 1957, en nuestra sede, con la presencia de las altas autoridades de la Intervención Federal y el Ministro de Obras Públicas de la Nación, se concretó la firma del convenio celebrado entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, suscripto por sus respectivos presidentes, ingenieros Justiniano Allende Posse y Pedro Petriz, para la pavimentación del tramo Pigiú-Gral. Villegas, de la Ruta Nacional Nº 33 y del tramo Olavarría-Bolívar, de la Ruta Nacional Nº 226, convenios ad-referéndum de los respectivos Directorios.

RUTA NACIONAL Nº 33

Por el mismo, la Dirección Nacional de Vialidad se compromete a terminar la pavimentación de la Ruta Nacional Nº 33 entre Tornquist y Pigiú, incluida en el Plan para 1957; entregar a Vialidad de Buenos Aires el trazado aprobado del tramo Pigiú-Guamini y accesos a Carhué y Puán en cuatro secciones: Pigiú-Espartillar; Espartillar-Guamini; acceso a Carhué y acceso a Puán, en el plazo comprendido entre el 1º de Febrero y el 1º de Junio de 1958; terminar el estudio y trazado desde Guamini a Gral. Villegas y accesos a poblaciones importantes y efectuar la liberación del trazado y las adquisiciones o expropiaciones necesarias; tomar a su cargo las tareas de conservación y sucesivas obras de mejoras progresivas a medida que sean recibidas las secciones por Vialidad de la Provincia.

A su vez, Vialidad de Buenos Aires se compromete a realizar los estudios definitivos y el proyecto completo, de acuerdo a normas que se fijen en común, del tramo Pigiú-Guamini y accesos; adquirir los yacimientos y costear las indemnizaciones correspondientes a su explotación; licitar las obras antes de transcurridos cinco meses de la aprobación por Vialidad Nacional, de los proyectos definitivos; convenir con ella las modificaciones necesarias; forstar de acuerdo con Vialidad Nacional, la que al hacerse cargo de las obras viales también tomará a su cargo el arbolado; abonar los certificados emitidos o gastos correspondientes a las obras motivo del presente convenio; facilitar la supervisión de las obras al personal de Vialidad Nacional; remitir detalle de inversiones realizadas y transferir a Vialidad Nacional las secciones del tramo citado una vez terminada cada una.

RUTA NACIONAL Nº 226

Con respecto a la Ruta Nacional Nº 226, Vialidad Nacional se compromete a entregar a Vialidad de Buenos Aires la documentación completa para el llamado a licitación de las secciones: E. La Rosa-Blanca Grande; Blanca Grande-Bolívar e Hinojo-E. La Rosa, en el plazo comprendido entre el 1º de Febrero y el 1º de Septiembre de 1958, incluir en sus planes para 1958 y 1959 las tareas para la liberación de la traza y construcción de alambrados del tramo Bolívar-Pehuajó, cuya pavimentación se programará a medida que la adjudicación de fondos a la Provincia de Buenos Aires lo permita.

Existen además otros compromisos semejantes a los enunciados al hablar de la Ruta Nacional Nº 33.

Por su parte Vialidad de Buenos Aires se compromete a cumplir con las mismas cláusulas fijadas para la Ruta Nacional Nº 33 en cuanto a yacimientos, licitaciones, modificaciones de obras, pagos de certificados, envío de detalles de inversiones, supervisión y transferencia a Vialidad Nacional de cada sección, una vez terminada.

Las obras de acceso a poblaciones serán totalmente por cuenta de Vialidad de Buenos Aires, con la colaboración Nacional, para el estudio de trazados.

LAS INVERSIONES

Por este convenio, Vialidad Nacional se compromete a reintegrar a Vialidad de Buenos Aires el importe total invertido en las obras de que se trata, como así también el de las modificaciones aprobadas, el derivado de la aplicación de la Ley Provincial de mayores costos, las sumas invertidas en adquisición y en indemnizaciones por yacimientos explotados y las



Momento en que el Presidente del Directorio de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, Ingeniero Civil Pedro Petriz, se refiere al trascendental acto.

realizadas para llevar a cabo los estudios definitivos y la inspección de las obras, hasta un máximo del ocho por ciento del monto total de los trabajos en sucesivas cuotas anuales, la primera de las cuales se hará a partir del 30 de junio de 1962 (que podrá adelantarse si Vialidad Nacional lo juzga conveniente) a razón de 30.000.000 de pesos por año.

El reintegro no incluye el valor de accesos a poblaciones. Para concretar cualquier reintegro será necesario que se haya pagado obra en condiciones de recepción

por un importe por lo menos igual al monto del mismo.

A continuación se da a conocer una breve exposición de estas obras, que justifica plenamente la firma de este convenio.

BREVE COMENTARIO

Ruta Nacional Nº 33

Esta Ruta beneficia a zonas de los partidos de Adolfo Alsina, Carlos Tejedor, Cnel. Suárez, Gral. Pinto, Gral. Villegas, Guamini, Pehuajó, Pellegrini, Puán, Rivadavia, Saavedra, Tornquist y sus alrededores.

Los Ingenieros Justiniano Allende Posse y Pedro Petriz, Presidentes de los respectivos Directorios, suscriben los ejemplares del importante Convenio.



base una parte del aporte que en concepto de ayuda a las comunas ha establecido el Gobierno de la Intervención Federal.

“En caso de merecer aprobación del P. E. la iniciativa que dejo apuntada, soy de opinión que para la estructuración del régimen correspondiente, se designen 10 Comisionados Municipales representativos de las distintas regiones de la Provincia para que conjuntamente con las autoridades de esta Dirección y los funcionarios que la Intervención estime, se propongan al P. E. las normas que habrán de gobernar el régimen citado.

“Saludo al señor Ministro con distinguida consideración”. — (Fdo.) Ing^o Pedro Petritz, Presidente.

“La Plata, 27 de agosto de 1957.

“Visto el expediente 2410-14.982 año 1957, por el que la Dirección de Vialidad gestiona la formación de una Comisión encargada de estudiar un régimen de Coparticipación Municipal, tendiente a fomentar la construcción y mantenimiento de caminos en la Provincia, y, Considerando:

“Que dicha Dependencia estima conveniente que en la Comisión cuya creación se proyecta, tengan participación los Comisionados Municipales indicados en el referido expediente y completada con los mencionados en la nota del 27 de agosto ppto., de la misma repartición;

“Que ello, además de viable, redundará en beneficio del régimen a estructurarse al ponerse en manos de los interesados directos la solución de los problemas relativos a obras camineras;

“Por ello, el Ministro de Gobierno resuelve:

“Artículo 1º. — Invitar a los Comisionados Municipales de: Adolfo Alsina, Bahía Blanca, General Madariaga, Juárez, General Lavalle, General Villegas, Mercedes, Necochea, Nueve de Julio, San Nicolás, Trenque Lauquen y La Plata, a formar parte de la Comisión cuya formación propugna la Dirección de Vialidad de la Provincia, tendientes a establecer un sistema de Coparticipación Municipal para la ejecución de obras viales (El Directorio de Vialidad resolvió invitar a las reuniones a los Comisionados de los partidos de Vicente López y San Martín, para dar así representación a los Municipios cercanos a la Capital Federal).

“Art. 2º. — Comuníquese, publíquese y archívese”.

(Fdo.) Juan R. Aguirre Lanari.

Luego de realizadas varias reuniones en las que intervinieron los miembros del Directorio de la Dirección de Vialidad y los señores Comisionados de las distintas zonas de la provincia, la última de las cuales se llevó a cabo el 20 de setiembre ppto., se elevó el proyecto de Régimen de Coparticipación Vial aludido a consideración del P. E.

DECRETO LEY Nº 17.861

La Plata, 2 de Octubre de 1957.

Vistas las presentes actuaciones por las que se propicia por la Dirección de Vialidad un régimen de coparticipación provincial municipal con el fin de propender al mejoramiento y conservación de los caminos de jurisdicción municipal, y Considerando:

Que es propósito de esta Intervención encargar la solución del problema vial de la Provincia integralmente con sentido orgánico de tal modo que la circulación de la riqueza pueda realizarse rápidamente desde las fuentes de producción hasta los centros de consumo;

Que este propósito ha sido puesto de manifiesto en el plan de obras proyectado y en realización por la Dirección de Vialidad, no sólo respecto a las rutas provinciales, sino de las nacionales que atraviesan el territorio provincial como lo revelan los convenios recientemente celebrados;

Que en este estado ha llegado el momento de considerar la situación de los caminos de jurisdicción Municipal, que sirven de acceso a las rutas principales o de interconexión entre distintas localidades de un mismo partido y por los cuales debe circular la riqueza agropecuaria antes de acceder a las referidas rutas;

Que la imposibilidad en que se encuentran las Municipalidades de proveer a la solución del problema vial, debe ser atribuido fundamentalmente, a la falta de recursos para ese fin;

Que habida cuenta de que en alguna medida los recursos del Fondo de Vialidad, creado por el decreto-ley 7823/56, se integran con la contribución que hacen los vecinos de los partidos, se consideran de toda justicia que la Provincia concorra con parte de dichos recursos a

engrosar las partidas que para la vialidad prevén los presupuestos municipales;

Que ello, además, ha de contribuir a desarrollar, en los gobernantes de los Municipios, el sentido de la trascendencia que para el presente y el futuro del país tiene la obra vial cuando es continua, metódica y orgánica;

Que, por otra parte, ninguna autoridad, mejor que la del propio municipio, conoce su problema vial, y en consecuencia nadie está en mejor situación para encarar su solución con más probabilidad, de éxito;

Que el aporte de la Provincia debe guardar relación, no sólo con la superficie y producción agropecuaria, sino también con la inversión efectiva que la Municipalidad realice con fines de vialidad, ya que ello ha de impulsar a la Comuna a encarar una labor seria y trascendente;

Que respetando las autonomías municipales, debe quedar establecido que el régimen es optativo, pudiendo adherir al mismo mediante la ordenanza respectiva;

Que el organismo competente para atender a las transferencias y verificación de las inversiones, así como para toda la aplicación de este régimen es la Dirección de Vialidad, por lo que corresponde se lo autorice con ese fin;

Que teniendo los Municipios de las localidades circunvecinas a la Capital Federal, problemas distintos de los del resto de la Provincia, corresponde dar, en cuanto a ellos, soluciones también distintas;

Por ello, el Interventor Federal en la Provincia de Buenos Aires en ejercicio del Poder Legislativo, decreta con fuerza de ley:

Artículo 1º. — Créase un régimen de coparticipación vial para las Municipalidades, a los fines del fomento de la vialidad comunal en los caminos de jurisdicción Municipal, en cuya virtud la Dirección de Vialidad entregará a las Municipalidades una participación de sus recursos propios de origen provincial, provenientes de los incisos a), b), c), d), e), f), h), i), j), k), l), y o), del artículo 24 del Decreto-Ley 7823/56, en la forma y modos previstos en los artículos siguientes.

Art. 2º. — Las Municipalidades realizarán las inversiones de los fondos que se le acuerda dentro de la red que se concederá con la Dirección de Vialidad, la

que se denominará Red Municipal de Coparticipación y de la que quedan expresamente excluidas las vías que se encuentren en zonas urbanas o urbanizadas, con la sola excepción establecida en este artículo.

En los partidos próximos a la Capital Federal y que determine la Dirección de Vialidad, quedan excluidas de la Red Municipal de Coparticipación las calles pavimentadas ubicadas en zonas urbanas o urbanizadas, salvo aquellas que, por su tránsito, se considere conveniente incorporar.

Art. 3º. — A los fines del artículo 1º, la Dirección de Vialidad preverá en su presupuesto o planes de trabajo, una partida o realización equivalente al 10 % como mínimo del monto total anual del cálculo de recursos que integran el Fondo Provincial de Vialidad, de acuerdo a los incisos mencionados en dicho artículo, cantidad que no podrá ser inferior a veinte millones de pesos moneda nacional.

Art. 4º. — Las Municipalidades para acogerse a este régimen, deberán dictar, por una vez la respectiva ordenanza. Este acogimiento comenzará a tener efecto en el año inmediato posterior de la fecha de dicha ordenanza y siempre que haya sido comunicada a la Dirección de Vialidad en la fecha que fije la reglamentación.

El acogimiento dará derecho a las Municipalidades a participar del régimen en tanto cumplan con los demás requisitos establecidos en este Decreto-Ley.

Art. 5º. — Los fondos a que se refiere el artículo 3º se distribuirán entre las Municipalidades acogidas en las siguientes proporciones:

- a) Un veinte por ciento (20 %) por partes iguales;
- b) Un veinte por ciento (20 %) de acuerdo con la superficie de cada partido;
- c) Un veinte por ciento (20 %) según la producción agrícola - ganadera;
- d) Un cuarenta por ciento (40 %) según la inversión efectiva realizada con fondos propios en caminos de la Red Municipal de Coparticipación en el ejercicio anterior a la fecha en que se haga la distribución, considerándose también en esta inversión la que se realice en la mencionada red, con recursos del Fondo de Caminos.

Art. 6º. - A los fines del inciso d) del artículo anterior, se considerarán inversiones efectivas las que se hubieren efectuado en mano de obra, materiales o transportes empleados en obras en caminos de la Red Municipal de Coparticipación por vía administrativa; las inversiones realizadas en los mismos por medio de contrato; en expropiaciones; en las reparaciones del equipo vial y la tercera parte del importe del equipo vial adquirido con el mismo destino.

Para que pueda realizarse la distribución de acuerdo al citado inciso d), cada Municipalidad deberá enviar a la Dirección de Vialidad en la fecha que fije la reglamentación, los elementos de juicio que permitan apreciar el total de las cantidades efectivas invertidas en el ejercicio inmediato anterior.

Se admitirá en el total indicado una inversión de hasta el ocho por ciento (8 %) en concepto de gastos en personal y de administración para obras comprendidas dentro de este Decreto-Ley.

Art. 7º. - Los fondos que las Municipalidades reciban por este acogimiento al régimen del presente Decreto-Ley, serán ingresados al Cálculo de Recursos vigente en cada Municipio por intermedio de un Capítulo Especial que se denominará "Aporte Provincial Régimen de Coparticipación Vial-Decreto Ley Nº 17.561/57" y la inversión de los precitados fondos se registrará en el Presupuesto General de Gastos en Ítem Especial y con la misma denominación ajustando los trámites contables respectivos al mismo trato reglamentario que rige para el Fondo de Caminos.

Art. 8º. - La Dirección de Vialidad comunicará, en la fecha que fije la Reglamentación, la cantidad que corresponde a cada Municipalidad de acuerdo con el prorrateo establecido en el artículo 5º.

Art. 9º. - Las Comunas presentarán el plan total de inversiones con recursos propios y los de este régimen, en la Red Municipal de Coparticipación, a la Dirección de Vialidad para el año próximo de que se trate, por medio del Jefe de Zona, quien lo someterá al respectivo Consejo Zonal para que se expida sobre su conveniencia. Si no se observara por la Dirección dicho plan, en el plazo de treinta (30) días, este se considerará aprobado. Este plan de inversiones deberá ser presentado en la fecha que fije la Regla-

mentación y, en base al mismo, una vez aprobado, la Dirección acreditará a cada Comuna los fondos asignados hasta un máximo de cincuenta por ciento (50 %) del plan de inversiones. En caso de observación del plan se estará al procedimiento que determine la Reglamentación.

La transferencia de fondos se efectuará en cuotas trimestrales adelantadas previa rendición de cuentas a partir de la segunda, de la anterior, debiendo probar la Comuna que de sus fondos propios ha hecho la inversión que corresponde al período.

Art. 10. - Los fondos que correspondan a cada Municipio podrán ser invertidos dentro de la Red Municipal de Coparticipación en los mismos conceptos enumerados en el artículo 6º, salvo en lo referente a la adquisición de equipos viales, que quedará subordinada al plan de inversiones a que se refiere el artículo anterior.

En gastos en personal y de administración se admitirá una inversión máxima del ocho por ciento (8 %) de los fondos asignados.

Art. 11. - Finalizado el ejercicio financiero de las Comunas y no habiendo invertido las sumas acordadas conforme lo preceptuado en el artículo 1º del presente Decreto-Ley, el saldo total o parcial pasará a formar parte de un fondo común, el que será distribuido para ser aplicado en el ejercicio subsiguiente, entre las Municipalidades que hayan realizado el total del importe acordado, conforme a la proporción que determina el artículo 5º del presente Decreto-Ley.

Art. 12. - Cuando la Municipalidad y la Dirección de Vialidad lo convinieran podrán realizarse obras con fondos de este régimen en caminos de jurisdicción nacional o provincial, o comunales no incluidos en la Red Municipal de Coparticipación.

Art. 13. - La Dirección de Vialidad podrá disponer las medidas necesarias para verificar si las realizaciones dispuestas por las Municipalidades se ajustan a las normas de este Decreto-Ley y de su Reglamentación.

Art. 14. - Si resultare diferencia entre las sumas que correspondan a las Comunas de acuerdo a la proporción que determina el artículo 5º, y la que realmente reciban conforme al artículo 9º, dichas diferencias se podrán aplicar a sa-

tisfacen las necesidades de aquellas Comunas que deseen invertir más fondos propios en obras viales de las comprendidas en este régimen, aún en el supuesto que hubieren recibido el total que le corresponde de acuerdo al artículo 8º. Si hubiere saldo al fin del ejercicio el mismo se transferirá al año siguiente incrementando la partida prevista en el artículo 2º.

Art. 15. - Las Comunas deberán, al fin del ejercicio, reintegrar a la Dirección de Vialidad aquellas sumas que no hubieren invertido, debiendo aplicarse dichos fondos a los fines del artículo 11º.

Art. 16. - La Reglamentación fijará la forma de computar los elementos que intervienen en los porcentajes establecidos en el artículo 5º.

Art. 17. - A los fines de estudio, asesoramiento y aplicación a este régimen creáanse doce (12) Consejos Zonales que ejercerán respectivamente su actividad dentro de la jurisdicción que les corresponde, a las Zonas de Vialidad. Estos Consejos Zonales estarán presididos por el Jefe de la Zona Vial respectiva e integrados por los Intendentes de las Comunas adheridas al sistema establecido por este Decreto-Ley que serán miembros no del Consejo, y que podrán hacerse representar. Tendrán intervención en la aprobación de los planes de inversiones a que se refiere el artículo 9º y en caso de observación su dictamen será obligatorio para la Dirección de Vialidad y las Municipalidades.

Cada Consejo Zonal designará un representante, que deberá ser Intendente y que podrá asistir a las sesiones del Directorio de Vialidad a invitación de éste, con voto pero sin voto.

El funcionamiento de los Consejos Zonales así como la asistencia de sus delegados al Directorio será fijada por la Reglamentación de acuerdo con las funciones generales que se les atribuye por este artículo.

Art. 18. - La falta de asistencia de los delegados de las Comunas en la medida que lo disponga la Reglamentación, a las sesiones del Consejo Zonal inhabilitará a las Municipalidades de que se trate para efectuar reclamos u observaciones respecto de decisiones adoptadas por la Dirección o por el Consejo Zonal sobre prorrateo de fondos y aprobación de planes, ya sea con respecto a la misma Municipalidad, ya sea con respecto a cual-

quier otra de las que integren el Consejo Zonal.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 19. - Fijase en veinte millones de pesos moneda nacional (20.000.000 m/n.) la partida a distribuirse en el año 1958, conforme a las siguientes proporciones:

- a) Un veinte por ciento (20 %) por partes iguales;
- b) Un veinte por ciento (20 %) de acuerdo con la superficie de cada partido;
- c) Un veinte por ciento (20 %) de acuerdo con la población de cada partido;
- d) Un cuarenta por ciento (40 %) según la producción agrícola - ganadera.

Antes del 15 de octubre del corriente año la Dirección de Vialidad comunicará a cada Comuna la suma que se le ha asignado en el prorrateo. Por esta única vez la apreciación de los elementos que integran los porcentajes mencionados será realizada directamente por la Dirección de Vialidad.

Art. 20. - Hasta tanto las Comunas puedan organizarse para participar plenamente del régimen creado por este Decreto-Ley, la acreditación a que se refiere el artículo 8º se hará en la siguiente forma: para 1958, se acreditará el total que les corresponde a las Municipalidades en virtud del artículo 5º, siempre que se mantuviera, por lo menos, la misma partida que para obras viales se hubiera previsto para el año 1957; caso contrario se aplicará el artículo 8º; para 1959, el aporte provincial podrá alcanzar hasta el setenta y cinco por ciento (75 %) de la inversión total; para 1960 el mismo aporte podrá llegar al sesenta y cinco por ciento (65 %), y para 1961, se aplicará plenamente el régimen previsto en el artículo 8º.

Para el año 1958 las Municipalidades comunicarán, por esta única vez, el monto a invertir con fines viales, de sus fondos propios y el monto de las partidas previstas para el año 1957, para los mismos fines.

Art. 21. - El presente Decreto-Ley será reglamentado dentro de los treinta (30) días de la fecha.

Art. 22. - El presente Decreto-Ley será refrendado por todos los Ministros

Secretarías de Estado en Acuerdo General.

Art. 23. — Comuníquese, publíquese, dese al Registro y Boletín Oficial.

Reglamentación del Régimen de Coparticipación Vial para las Municipalidades

DECRETO-LEY Nº 21.280

La Plata, 22 de noviembre de 1957. Siendo necesario posibilitar la pronta aplicación del Régimen de Coparticipación Vial para las Municipalidades, creado por Decreto-Ley 17.861 del año en curso y atento a lo que establece el artículo 21 de dicho Decreto-Ley, el Interventor Nacional en la Provincia de Buenos Aires, Declara:

Artículo 1º Apruébase la siguiente reglamentación del Régimen de Coparticipación Vial para las Municipalidades, creado por Decreto-Ley Nº 17861 del año en curso:

Artículo 1º Las Municipalidades pondrán a la Dirección de Vialidad —por intermedio de la Jefatura de Zona que corresponda— antes del 1º de agosto de 1958, el conjunto de vías que a su juicio pudieran ser incluidas en la Red Municipal de Coparticipación, a los efectos del convenio previsto en el artículo 2º del Decreto-Ley.

La conformidad que el Directorio de Vialidad le preste servirá de suficiente acuerdo para cerrar el convenio. En caso de desacuerdo se nombrará una Comisión integrada por dos representantes de cada parte que someterá su dictamen al Directorio, quien resolverá en definitiva.

Estos convenios podrán ser modificados cuando la Dirección de Vialidad y la Municipalidad lo creyeren oportuno.

Art. 2º Dictada la ordenanza de acogimiento a que se refiere el artículo 4º del Decreto-Ley, la Municipalidad deberá comunicarla a la Dirección de Vialidad seis (6) meses antes, por lo menos, de la iniciación del ejercicio financiero siguiente. Se tendrá por cierta la fecha en que la comunicación ingrese a la Mesa de Entradas de la Zona. Si se presentara fuera de término el acogimiento tendrá efecto para el año subsiguiente, sin necesidad de que

(Fdo.): BONNECARRERE, Jaime E. Ruiz, Juan R. Aguirre Lanari, Eusebio Cortés, Rodolfo A. Eyherabide, Elena A. Zara de Decurgez, Adalberto R. Reynal O'Connor.

la Municipalidad manifieste expresamente su voluntad de continuar acogida.

No obstante el acogimiento, la falta de cumplimiento de los demás requisitos, establecidos en el Decreto-Ley, de los que dependa la distribución de fondos, dará lugar a que, para el año siguiente, sea excluida la Comuna del régimen de Coparticipación Vial Municipal.

Art. 3º Las inversiones efectivas a que se refiere el artículo 6º del Decreto-Ley, deberán surgir de las registraciones contables de las Municipalidades, a cuyo efecto éstas organizarán su sistema contable de tal modo que queden deslindadas las inversiones propias en la Red Municipal de Coparticipación.

Las Municipalidades podrán incorporar a los balances de los dos ejercicios subsiguientes, los dos tercios del importe de equipos viales adquiridos con la finalidad que indica el artículo 6º del Decreto-Ley, conservando la misma proporción, de un tercio (1/3) anual, establecida en el mismo artículo.

A los efectos de acreditar el total de las cantidades efectivas invertidas en el ejercicio anterior, las Municipalidades remitirán balances y estados demostrativos de inversión, dentro de los noventa (90) días de clausurado el ejercicio financiero, certificados por el Intendente, Secretario y Jefe de la Dependencia Contable.

La inversión de hasta el 8 % (ocho por ciento) en gastos en personal y de administración, no estará sujeta a demostración ni comprobación alguna.

Art. 4º La Dirección de Vialidad deberá comunicar la cantidad a que se refiere el artículo 8º del Decreto-Ley, por lo menos treinta (30) días antes de la fecha en que las Municipalidades deban remitir sus presupuestos al Concejo Deliberante.

Art. 5º Dentro de los treinta (30) días de aprobado el presupuesto, las Comunas presentarán el plan total de inversiones a que se refiere el artículo 9º del Decreto-Ley, a la Jefatura de Zona que corresponda. El Jefe de Zona lo someterá al Consejo Zonal y con su dictamen lo elevará a la Dirección de Vialidad. Si mediare observación por parte de ésta, deberá volverse el plan al Consejo Zonal y si éste diera dictamen a favor del mismo, se considerará aprobado.

Sin perjuicio de la rendición a que se refiere la última parte del artículo 9º del Decreto-Ley y a los efectos de acreditar la inversión proporcional de sus fondos propios, las Municipalidades remitirán al fin del trimestre, y como condición previa a la remisión de nuevos fondos, una declaración suscripta por el Intendente o Comisionado y el Jefe de la Dependencia Contable, en la que se expresen los montos acumulados de las inversiones hechas con dichos fondos propios, las que, por lo menos, deben ser iguales a las realizadas con fondos de este régimen.

Esta declaración deberá ser hecha simultáneamente con la citada rendición del artículo 9º del Decreto-Ley.

Art. 6º A los efectos de la distribución prevista en el artículo 11 del Decreto-Ley, se considerará que las Municipalidades han realizado el total del importe acordado, cuando hayan invertido hasta el 95 % (noventa y cinco por ciento) incluido el 8 % (ocho por ciento) en gastos en personal y de administración.

Art. 7º El Intendente, para celebrar el convenio a que se refiere el artículo 12 del Decreto-Ley, deberá estar autorizado por el Concejo Deliberante.

Art. 8º La Dirección de Vialidad podrá disponer las inspecciones contables o técnicas que considere necesarias para hacer la verificación a que se refiere el artículo 13 del Decreto-Ley.

Art. 9º De conformidad con lo establecido por el artículo 16 del Decreto-Ley y para la determinación de los elementos comprendidos en los porcentajes establecidos por el artículo 5º del mismo, la Dirección de Vialidad tomará —en cuanto correspondiere— los datos de las estadísticas oficiales, completadas, en lo que fuere necesario con datos e informaciones emanadas de organismos también oficiales.

Se expresará en pesos moneda nacional, tomando como base precios medios,

la existencia ganadera de cada partido, así como la producción hortícola, frutícola, oleaginosas y de cereales. De la misma manera se expresará la producción de leche. Así reducidos los valores, se hará la distribución del porcentaje previsto en el inciso c) del artículo 5º citado.

Se tomarán como base los valores promedio de los tres años anteriores al que se realice el cálculo, cuyo resultado se aplicará al año siguiente.

Art. 10º Los Consejos Zonales se reunirán regularmente una vez por mes salvo que decidieran por mayoría ampliar el plazo hasta dos meses, en el local de la Zona de Vialidad que corresponda o en la cabecera de partido que se decidiera, y adoptarán sus decisiones por mayoría absoluta de votos de los miembros presentes. Podrán sesionar válidamente con dos tercios del total de sus miembros. El Presidente votará solamente en caso de empate. Cuando por mayoría así se decida, el Consejo podrá reunirse un número mayor de veces del previsto en este artículo. El Presidente podrá convocarlo cuando razones de urgencia así lo aconsejaren. Es facultativo de los Consejos Zonales designar Comisiones internas para el estudio de los asuntos que le fueren sometidos.

Los Secretarios de Zona, lo serán del Consejo Zonal y deberán llevar un libro de asistencia y uno de actas en el que dejarán constancia de las resoluciones que se adopten y de todo aquello que el Consejo creyere oportuno. La firma del Jefe de Zona y la del Secretario, serán suficientes para dar validez a las actas, las que podrán ser suscriptas por todos los asistentes a la sesión.

Una vez por mes y en las fechas que fije el Directorio de Vialidad podrán concurrir a sus sesiones hasta dos representantes de los Consejos Zonales. El Directorio reglamentará el orden en que han de concurrir. Si los Consejos lo solicitaren podrá admitir como excepción a sus representantes en cualquier época, pero es facultad privativa de aquel Cuerpo decidir sobre el número de representantes y oportunidad en que han de concurrir los mismos. Una vez por año, por lo menos, el Directorio de Vialidad, deberá reunirse simultáneamente con los doce Delegados Zonales.

Art. 11 La Comuna que no enviare su representante a más de dos sesiones consecutivas o a tres alternadas durante un

año calendario quedará en la situación prevista en el artículo 18 del Decreto-Ley.

Art. 12. Todas las gestiones que ante la Dirección de Vialidad promuevan las Comunas o los Consejos Zonales con relación al régimen del Decreto-Ley o de esta Reglamentación, deberán hacerse por medio de las Zonas de Vialidad que correspondan.

Art. 13. La interpretación y normas de aplicación del presente Decreto estará a cargo de la Dirección de Vialidad.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 14. Los Jefes de Zona de Vialidad podrán convenir directamente con las Comunas la Red donde se harán las inversiones con fondos de este régimen, hasta tanto se aprueben las Redes Municipales de Coparticipación, de acuerdo con el artículo 1º.

Estas inversiones se admitirán hasta el 1º de agosto de 1958, debiendo las Comunas con antelación suficiente proponer sus Redes Municipales de Coparticipación para que a la fecha indicada se encuentren aprobadas. Caso contrario se les suspenderá la remesa de fondos.

Art. 15. Para el año 1958, no se requerirá la aprobación del plan de inversiones a que se refiere el artículo 9º del Decreto-Ley y el 5º del presente.

Art. 16. Para que las Municipalidades puedan participar de la distribución de los fondos creados por el Decreto-Ley, desde el año 1958 deberán acogerse al régimen antes del 15 de diciembre del corriente año, debiendo asimismo, de acuerdo con el artículo 20 del mismo Decreto-Ley, comunicar antes de dicha fecha a la Dirección de Vialidad los montos de las partidas de inversión para obras viales, de afectación expresa a estos fines, con fon-

dos propios previstos en los presupuestos para los años 1957 y 1958.

En el caso en que para el 15 de diciembre no estuviere aprobado el presupuesto para el año 1958, la Municipalidad deberá informar bajo la responsabilidad del Comisionado, el monto de la inversión que se hubiere proyectado para dicho año, debiéndose confirmar la información una vez aprobado el presupuesto.

Las Municipalidades que no hicieren la opción conferida en este artículo, deberán atenerse al régimen del artículo 2º en cuanto al acogimiento, y al del artículo 9º del Decreto Ley en lo referente a la distribución de fondos.

Art. 17. Hasta tanto se constituyan los Concejos Deliberantes el convenio de acogimiento al régimen de Coparticipación Vial Municipal, podrá ser celebrado por el Comisionado Municipal, debiéndose dar cuenta oportunamente al Concejo Deliberante.

Art. 18. Para el año 1958, las Comunas no tendrán obligación de remitir la declaración a que se refiere la segunda parte del artículo 5º. Para los años 1959 y 1960 las inversiones trimestrales con fondos propios municipales deberán ser proporcionales a los aportes provinciales establecidos en el artículo 20 del Decreto-Ley con relación a los dos años citados.

Art. 19. Hasta tanto se constituyan los Concejos Deliberantes, el acuerdo a que se refiere el artículo 7º podrá ser celebrado por los Comisionados Municipales.

Art. 2º El presente decreto será referendado por los señores Ministros Secretarios en los Departamentos de Obras Públicas, de Gobierno y de Hacienda, Economía y Previsión.

Art. 3º Comuníquese, publíquese, dése al Registro y Boletín Oficial.
(Fdo.): Bonnacerrere, Jaime E. Ruiz, Juan R. Aguirre Lanari, Eusebio Cortés.
DECRETO Nº 21.280

Se Constituyó el Primer Consejo Zonal en la Provincia de Buenos Aires

RÉGIMEN DE COPARTICIPACIÓN VIAL PARA LAS MUNICIPALIDADES

Con el auspicio de las altas autoridades de la Intervención Federal en la Provincia y con la presencia del Ministro de Gobierno, doctor Juan R. Aguirre Lanari, el Ministro de Obras Públicas, Coronel Ingeniero Militar Jaime E. Ruiz, el Presidente del Directorio de Vialidad, Ingeniero Pedro Petriz, los señores Comisionados Municipales de los partidos que constituyen el Consejo, el Ingeniero Jefe de la Zona XII de la Dirección de Vialidad, Ingeniero Justino Tersoglio y numerosos profesionales se realizó en la sede de la Municipalidad de Necochea una importante reunión en la que quedó formado el Primer Consejo Zonal que entenderá en la aplicación del Régimen de Coparticipación Vial para las Municipalidades. Tuvo lugar el 11 de octubre p.p.d.

Este Primer Consejo Zonal, que se reunirá periódicamente para dar cumplimiento al Decreto-Ley 17861/57, cuenta como miembros a los señores Comisionados Municipales de los partidos de Necochea, Tres Arroyos, Juárez y González Chaves y al Ingeniero Jefe de la Zona XII de Vialidad provincial Ingeniero Justino Tersoglio.

En forma análoga se constituirán Consejos Zonales en las once restantes Zonas en que Vialidad tiene dividida la provincia.

En la oportunidad mencionada pronunció un discurso el Ministro de Gobierno quien expresó:

"Con el acto que hoy celebramos, la Intervención Federal de la provincia de Buenos Aires concreta un nuevo e importante paso, en su decidido propósito de fortalecer la vida de las comunas bonaerenses, voluntad evidenciada a través de todos sus actos de gobierno.

"En el lapso que le ha tocado regir los destinos de esta provincia, la Intervención Federal ha encaminado su esfuerzo con el propósito de proporcionar a los municipios bonaerenses, los elementos físicos y las condiciones espirituales que permitan el logro progresivo y auténtico de una efectiva descentralización, base inicial e ineludible del federalismo que la Revolución Libertadora desea restaurar.

"El primer paso para lograrlo es possibilitar el mayor desarrollo de la vida comunal. Hasta el momento en que los municipios puedan reasumir el ejercicio pleno de sus derechos es necesario que los mismos tengan la mayor amplitud compatible con las presentes circunstancias, para lo cual no debemos es-

catimar esfuerzos para proveerlos de todos los elementos que satisfagan viejos y legítimos anhelos populares, tantas veces olvidados por el centralismo burocrático y la insensibilidad de quienes no sufren directamente problemas nacidos de la carencia de medios en que los sumiera la inercia gubernativa.

"El gobierno de la provincia se encontró con la necesidad urgente de atender a múltiples obras específicamente reservadas a la actividad comunal, que no llevaban el sello de lo espectacular —tan ligado a la faz electoral—, pero cuya falta de atención originó un déficit en las funciones mínimas que el Estado debe realizar en beneficio de las comunidades.

"En tal sentido, no se ha vacilado en dar la máxima ayuda a las comunas, apelando para ello al llamado Plan de Ayuda a las Municipalidades, que constituye el ya exitoso medio tendiente a poner en evidencia hasta dónde puede ser efectiva la actuación propia de sus autoridades, con el apoyo económico del gobierno provincial. A tal fin, se han distri-

buido ya fondos, sin cargo, entre las municipalidades, por un monto total de 118.956.000 pesos. Con esas disponibilidades, las comunas han podido afrontar la ejecución de numerosas obras públicas de importancia en sus distritos, como ser: ampliaciones y refeciones de hospitales municipales, de mataderos, cementerios, construcciones de nichos en los mismos, refeciones en edificios públicos, pavimentos, de s a gúes, obras de organización, construcción de edificios municipales, puentes, alcantarillas, plazas, mercados y ferias modelos, obras de saneamiento, etc.

"Independientemente de ello, se ha dispuesto la entrega a las municipalidades de fondos, sin cargo de reintegro, para la adquisición de la llamada "maquinaria liviana", vale decir: barredoras, carros atmosféricos, basureros, niveladoras, arados, vehículos tipo "Jeep", palas de arrastre, fumigadoras, etc., por un total de \$ 17.271.000.

Por otra parte, la Intervención Federal ha concedido a algunas comunas hasta 15 palas de arrastre y 75 remolques basureros: todo ello sin perjuicio de la adjudicación de tractores marca "Fiat" y "Someca", hasta completar un total de 210 unidades. También fueron entregados a 12 municipalidades, tractores con paleta frontal, habiéndose dispuesto la distribución de 50 motoniveladoras entre distintas municipalidades de la Provincia. Todos estos elementos alcanzan a una cifra aproximada de 64.118.600 pesos, que también se incorporan al patrimonio municipal, sin cargo alguno.

"Cabe recordar, también, que han sido adquiridas 6 excavadoras, de las cuales 4 serán destinadas al Ministerio de Obras Públicas, para las Direcciones de Hidráulica y de Obras Sanitarias, habiéndose concedido las 2 restantes al Ministerio de Gobierno para prestar servicios en las comunas que requieran su utilización. Me cabe la satisfacción de anunciar que, a requerimiento del titular de la comuna de Necochea, una de ellas entrará a prestar servicios próximamente en este partido.

"Corresponde destacar, en este orden de adquisiciones, que la Intervención Federal tiene todavía en marcha actuaciones, que le permitirá entregar a los municipios otros elementos mecánicos de especial necesidad para los mismos.

Todo este plan, tendiente a fortalecer la vida económica de las municipalidades, para cuyo saneamiento financiero, la Intervención Federal dictó, hace algunos meses, un decreto

de condonación de deudas pendientes, tiene una nueva expresión realizadora en el decreto ley de coparticipación vial que hoy celebramos.

"Dentro de la técnica que al mismo inspira, la Provincia, por intermedio del organismo específico, tiende voluntariamente a descentralizar tales funciones de manera que, quien debe preocuparse por la solución del problema creado en tal materia, sea el mismo municipio donde tiene origen la anomalía o se registre la necesidad de encarar determinadas obras, reclamadas por la población. Determinado así que el origen o el principio de las medidas a tomar habrán de encararse por el Comisionado municipal, en su carácter de agente natural de los reclamos de las poblaciones afectadas, queda en manos del mismo la obligación de poner en marcha los organismos precisos, para que, llegado el problema a la instancia de los Consejos Zonales, puedan realizarse las obras con la prioridad, certeza y rapidez que las circunstancias requieran.

De esta manera, los organismos centralizados que tienen su sede en la capital de la Provincia, no tendrán más que la mera información de la obra que se ejecute, ya que la realización misma estará radicada en un círculo cuya vecindad al municipio fuente del problema asegure la existencia de la sensibilidad para reaccionar ante los reclamos y urgencias de los núcleos afectados.

"No me corresponde entrar al análisis técnico del problema, cuyos detalles y consecuencias habrán de ser examinados seguidamente por sus voceros naturales. He querido destacar, simplemente, que el propósito fundamental que anima al sistema creado es coherente con toda la política gubernamental, fuente inspiradora de esta Revolución, que tiende a devolver al habitante de nuestro suelo la confianza en sus propias fuerzas y la seguridad de que, en ninguna parte como en los municipios de Buenos Aires, hay tanto campo fértil en pos de una descentralización que le permita irrumper con sus inmensos potenciales de energía.

"Deseamos terminar con organismos centralizados, en los que la progresiva maraña de la burocracia vaya ahogando insistentes reclamos de las poblaciones interiores. Deseamos estrechar los vínculos de colaboración entre las autoridades municipales y las de la Provincia, porque entre ellas no cabe otro interés y rivalidad que no sea el de trabajar de consuno para el progreso y el bienestar de esta tierra. Deseamos afirmar nuestra fe

(Concluye en la página 67)



El señor Tesorero de Vialidad, don Alfredo Montenegro, hace uso de la palabra agradeciendo el homenaje.

LA DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA

Premió a los Empleados que Cumplieron 25 Años en la Repartición

El señor Ministro de Obras Públicas, Coronel Ingeniero Militar, Jaime Eduardo Ruiz inicia la entrega de las medallas.



El Directorio de Vialidad dispuso un digno homenaje, consistente en la entrega de medallas recordatorias de las Bodas de Plata con la repartición, a todos los empleados que se desempeñaron durante el lapso de veinticinco años o más al servicio de la misma.

El reconocimiento y estímulo, que se brinda por primera vez en la vida de la Dirección de Vialidad de Buenos Aires, comprendió a ciento setenta y cinco empleados que fueron obsequiados con medallas de plata, en un acto emotivo en el que estuvieron presentes: el Ministro de Obras Públicas, miembros del Directorio y todo el personal superior y subalterno de la Repartición. Se llevó a cabo en la conmemoración del Día del Camino, 5 de Octubre de 1957, en el hall central de la Dirección.

El acto de reconocimiento de la labor desarrollada durante tantos años lleva implícito el trato justo y cordial que las autoridades de la Dirección quieren dar socialmente al empleado, considerándolo, aparte de un servidor que cumple sus tareas y su horario habitual, un compañero y un amigo.

En la entrega hizo uso de la palabra el Presidente del Directorio, Ingeniero Pedro Petriz, quien con cálidos conceptos ofreció el obsequio, poniendo de manifiesto el sacrificio y la lealtad demostrada por quienes durante un cuarto de siglo se desempeñaron al servicio de la Dirección. Puso de relieve que, en algunos casos, los obsequiados cumplían más de 40 años en la misma.

Agradeciendo las palabras del Presidente, pronunció un elocuente discurso el Tesorero de la Repartición, señor Alfredo Montenegro, que se contaba entre los homenajeados.

Dijo el Sr. Montenegro:

Señor Ministro de Obras Públicas, Sr. Presidente del H. Directorio de Vialidad, Sres. Directores; señoras, señores:

Asumo la honrosa misión de agradecer, en nombre de estos antiguos servidores, el significativo y tocante gesto de la Superioridad, cual es el de hacernos entrega de un presente recordatorio, estimulando nuestra prolongada actuación al servicio de la importante Repartición que nos cobija.

Interpretamos que este acto responde a una preocupación y persigue una finalidad. La preocupación de unir a todo el personal para realizar la gran obra vial personal que el Honorable Directorio ha reiniciado, para bien de la Provincia y sus habitantes. Y la finalidad de conservar y perfeccionar tales realizaciones, haciendo honor a las esperanzas que depositan en nosotros.

Los que llevamos más de 25 años de actuación, hemos palpado el desarrollo evolutivo de la Repartición en todos sus aspectos, y alguna vez sufrimos las consecuencias del detenimiento de una marcha ascendente en la que estaba ubicada esta magnífica dependencia del Estado.

Vemos con gran satisfacción reverdecir a nuestra Dirección de Vialidad, cuya

trayectoria, trazada por capacitados y dignos funcionarios, fué —porqué no decirlo— demorada, perjudicada y desorganizada durante un largo periodo, pero pareciera que el destino de la Repartición estaba fijado, y hoy observamos que se ha reencuentrado con el camino que transitoriamente abandonara. De ahora en más, no dudamos que se llevará a cabo la gran obra vial que todos deseamos para nuestra rica Provincia de Buenos Aires.

Es posible vaticinar así, porque conocemos a los señores Directores, y a los funcionarios técnicos y administrativos en cuyas manos se encuentran depositadas tantas esperanzas.

Deseo significar, en nombre de estos viejos servidores, que valoramos en la cabal medida, la importantísima gestión del señor Presidente del Honorable Directorio de Vialidad, Ing. Civil don Pedro Petriz, que a no dudarlo, supo hacer todo lo necesario para que el Superior Gobierno de la Provincia de Buenos Aires reimplantara, por Decreto Ley N° 7823 del año 1956, la autarquía para la Repartición, y con ella la recuperación progresiva en todos los órdenes relacionados con el funcionamiento de esta Casa. Por ello, muchos de nosotros, a despecho del tiempo que arruina las mejillas, ralea el cabello y entris-

tece los ojos, seguiremos colaborando con todo interés y renovado entusiasmo.

Agradecemos desde lo más profundo de nuestros corazones, vuestro gesto que enaltece nuestros merecimientos personales, y podéis estar seguros, que estas me-

dallas que se ponen en nuestras manos tan fraternalmente han de acompañarnos a terminar nuestra carrera administrativa con la misma fe con que vemos el porvenir de la gran Repartición a la que pertenecemos.

Personal Premiado el 5 de Octubre de 1957 con una Medalla por Haber Cumplido 25 Años de Servicios en la Repartición

Apellido y nombre	Ingreso	Destino	Apellido y nombre	Ingreso	Destino
Augier Carlos L.	15. 3-32	Zona X	Di Marco Francisco	7. 4-25	Zona II
Austrita Justo I.	11. 1-31	Commutador	Di Bastiano Bernardo	21-11-29	Imp. Combust.
AUIH Libre P.	20. 2-31	Talleres	D'Amicis Domingo	10. 6-28	Mayordomía
Artello Julio	23. 2-32	Talleres	Di Paolo Antonio	7. 5-30	Conserv.
Amerise Leonardo	22. 7-32	Depósito Ut.	Di Bastiano Andrés	1. 2-32	Talleres
Alvarez Héctor R.	9. 6-32	Construc.	Di Lenne Antonio	1. 3-29	Zona II
Alonso Justo	14. 1-32	Talleres	D'Alessandro Leonardo	15. 4-18	Zona III
Alfano Enrique R.	5. 8-32	Conserv.	Duarte Alberto	16. 4-51	Mens. y Expr.
Alonso Agustín C.	1. 5-23	Mens y Expr.	Duarte Manuel	1. 4-18	Zona III
Alconcher Juan A.	2. 1-32	Dibujo	Di Santo Saverio	26. 9-28	Zona III
Aguiar Gregorio	2. 1-32	Talleres			
Arrechea Francisco	28. 7-25	Talleres	Etchelet Ramón	1. 2-29	Zona VII
Angeloni Angel	2. 1-28	Zona III	Espósito Leonardo	15. 4-31	Zona III
Ahumada Vicente	1. 2-29	Zona XI			
Alvarez Serafin B.	21. 3-32	Zona XII			
			Forcades José A.	17-12-31	Zona X
Barboza Edmundó F.	3. 4-32	Zona III	Forcades Martin	1-12-31	Zona X
Bengochia Miguel	1. 2-19	Zona II	Ferrari Juan	15-10-31	Zona III
Blanchi Juan C.	6. 7-31	Conserv.	Fernández Edelmirto P.	13. 9-32	Zona V
Bustos Alfredo	24. 8-27	Dibujo	Ferraro Angel	1. 5-13	Talleres
Barragán Antonio T.	2. 4-32	Mayordomía	Pizoni Luis	22. 2-28	Talleres
Barros Carlos S.	1. 9-28	Talleres	Fredes Justo	22. 3-31	Talleres
Borzarelli Fernando V.	20. 9-32	Talleres	Funes Alejandro A.	10. 5-32	Insp. Gen.
Barclay Nemesio	1. 1-31	Zona X	Falletti Juan	14-10-32	Talleres
Bertold Juan G.	1. 4-23	Zona VIII	Fabiani Luis	2. 6-31	Zona III
Carmela Nicolás	1. 5-32	Zona III	Galasar Gerónimo P.	15-11-31	Zona V
Casagrande Roberto	1. 5-32	Dibujo	Guarino José G.	5. 1-31	Talleres
Catcano Onofre	22. 2-29	Mens. y Expr.	Cargano Juan C.	1. 1-32	Talleres
Camozzi Eduardo C.	20-12-30	Talleres	Gianoli Aquilino	7. 8-31	Construc.
Campollet Pascual	31. 9-32	Talleres	Gallo Santiago	22. 3-30	Zona X
Capitani José E.	7. 2-31	Talleres	Gallego Sebastián	29. 6-25	Zona III
Carrelli Pascual A.	10. 4-28	Talleres	Garritano Juan	2. 6-31	Zona III
Constantini Vicente	11. 9-24	Talleres	Grange Alfonso M.	4-12-30	Zona III
Cuculicchio Pedro	30. 8-29	Talleres	Galli Pedro S.	1. 6-31	Zona I
Cuomo Eduardo	29. 8-23	Talleres	GH Hermenegildo	23. 8-32	Zona XI
Cejas Albino	2. 5-31	Mayordomía	Gombault Alberto D.	20. 8-31	Zona XII
Cabral Rómulo J.	14. 7-30	Zona X	Genaio Juan	1. 6-32	Zona III
Carabajal Antonio	1. 2-31	Zona X			
Colavita Teodoro	1. 6-23	Zona III	Higuera Cipriano	23. 1-31	Zona X
Cámpora Francisco B.	1. 6-29	Zona II			
Cipola Domingo F.	7-10-30	Zona II	Iraportza Higido	1. 6-32	Zona VI
Cardo José	26-12-25	Zona II			
Calberes José	15. 5-31	Zona I	Iratorza Enrique	2. 3-32	Zona III
Caruso Guillermo	4. 5-25	Zona III	Latorra Domingo	8-10-31	Zona III
Caraffini José	1-10-31	Zona XI	Loustaunau Aleo J.	12-12-30	Zona III
Casas Salvo B.	2. 5-30	Zona XI	Leoz Cesáreo	30. 4-32	Zona XI
Cortés Roberto U.	24. 3-32	Personal	López Fabio	28-10-31	Zona XI
Chiappetta Antonio	10. 5-13	Construc.	Laino Pedro C. A.	26. 2-31	Talleres
			Lopardo Miguel	9-11-26	Zona II
			Lavergule Eugenio C.	1. 2-29	Zona XI
Depate José	10. 6-31	Talleres			
Di Paolo Angel	16. 2-24	Zona III	Martino José	1. 2-28	Talleres
Di Paolo Guillermo	5. 4-32	Zona III	Mattoni Francisco	12. 8-32	Talleres

Apellido y nombre	Ingreso	Destino	Apellido y Nombre	Ingreso	Destino
Maldonado Jacinto	1-11-30	Zona III	Runco Alejandro	26-10-20	Zona III
Merlo Hebe Anbal	1- 2-32	Talleres	Rocca Luis J.	1-11-32	Zona III
Mariani Miguel	1-11-30	Zona III	Ríos Isidoro L.	22- 6-31	Tesorería
Massa Aquiles	1- 5-24	Zona III	Rasse José A.	9- 4-28	Talleres
Montenegro Alfredo L.	26-11-22	Tesorero	Ristau Ernesto	4- 3-29	Talleres
Martínez Patricio R.	12- 6-31	Sec. Direc.	Romero Angel E.	2- 4-31	Talleres
Martingano Antonio	3- 3-32	Talleres	Rodríguez Juan C.	2- 3-31	Zona X
Marcos Julián	1- 7-28	Mayordomía	Reynoso Pedro C.	22- 7-32	Zona VI
Medus Clemente F.	1- 9-31	Zona XII			
Mastropietro Miguel	27- 4-25	Zona II	Sciamarella Carlos	20- 3-31	Talleres
Mandarino José M.	2- 3-29	Zona II	Sarasqueta Antonio C.	2- 1-29	Zona III
Moque Liborio	18- 7-31	Talleres	Soriano Gerardo	21- 4-24	Zona III
Micelli Antonio	7- 2-29	Construc.	Simieli Juan	1- 9-05	Zona III
Nicolao Antonio G.	1-11-31	Zona X	Santander Alcides P.	6- 9-31	Zona VII
Núñez Emilio	1- 5-25	Mayordomía	Sarracino Leoncio A.	20-10-31	Zona VI
Negrón Pedro	20- 4-28	Zona VII	Scafatti Adolfo	1- 1-16	Construc.
Natale Cayetano	23- 8-24	Zona III	Schiano Salvador P.	1- 2-32	Talleres
			Sturiese Luis C.	14- 3-31	Talleres
Ochoa Pedro	1-10-32	Zona VII	Stringo Juan J. A.	14- 1-31	Talleres
Orsini Luis A.	16- 8-32	Tesorería	Sozzani Oscar	15- 1-31	Talleres
Oyamburu Fernando	24- 2-31	Zona IX	Saldas Rafael	17- 4-51	Zona XII
Oxandaburu Fermín	1- 1-31	Zona XI	Sardo Francisco	20- 3-19	Zona III
			Sanguinetti Eduardo	10- 3-19	Contable
Ponce Heberto D.	1- 4-32	Zona VII	Tiboni Emilio	13- 2-31	Talleres
Perasso Humberto	16- 1-31	Dibujo	Torres Santiago B.	5- 3-30	Talleres
Prinzo Victor	4- 5-31	Mayordomía	Tranquillini Domingo A.	24- 2-31	Zona III
Palermo Juan	8- 3-32	Talleres	Taglianetti Antonio	14-11-30	Talleres
Petta Nicolás M.	13- 5-24	Talleres	Teroglio Justino	22- 9-31	Zona XII
Polero Antonio S.	1- 1-28	Talleres	Talpone Juan	26- 2-31	Zona III
Persegoni Juan B.	1- 2-32	Talleres			
Peters Lucas A.	11- 5-32	Commutador	Vedia Prudencio	1- 4-31	Talleres
Perrone Domingo	1- 1-31	Zona II	Vuotto Raúl A.	24- 5-32	Dibujo
Puccaso Miguel A.	27-12-27	Zona III	Varela Florencio	20- 6-28	Zona III
Pierobón Osvaldo	1- 9-32	Talleres	Van Der Tuin Francisco	2-12-31	Zona XI
Porcaro Carmen A.	15-10-31	Talleres	Villanueva Francisco	13-10-31	Zona II
Perillo José	3- 9-28	Zona III	Verdaguer Julio A.	25-11-25	Zona III
Pereyra Marcos	4- 4-32	Zona III			
			Zoppi Moisés	29-12-25	Zona II
Ríos Antonio	23-12-29	Zona III	Zamora Ernesto	1- 8-31	Zona VII
Ruibal Sixto	2- 4-23	Talleres	Zamora Manuel A.	1- 9-25	Zona VII
Ruibal Gregorio N.	27- 3-23	Conserv.			

NUEVA ORGANIZACIÓN DE LA D. V. B. A. - Conclusión de la página 10.

El capítulo referente a expropiaciones fué incluido para facilitar la gestión de Vialidad en una materia que ha dado lugar a muchas dificultades y demoras en la ejecución de las obras, en épocas anteriores. Como antecedente digno de ser citado, digamos que se objetó la declaración genérica de utilidad pública contenida en el art. 18, pero a efectos de evitar que se incurriera en abusos, se convino en incluir en el inc. a) que debía de tratarse de inmuebles con destino a obras previstas en el plan de trabajos aprobados.

Para el trámite administrativo se introdujeron normas tendientes a agilizarlo y a que el ofrecimiento de indemnización se ajustara en lo posible al valor real del bien a expropiarse.

En el Capítulo referente al fondo provincial de Vialidad, la innovación consiste en el porcentaje que se da como recurso propio, para Vialidad, sobre el producido de la Participación Nacional en los Impuestos a los

Réditos, Ventas, Ganancias Eventuales y Beneficios Extraordinarios. Ya hemos abundado sobre la necesidad de que Vialidad recupere como recurso propio los impuestos a los combustibles para así poder obtener del régimen autárquico todas las ventajas que puede dar al servicio.

Terminamos diciendo, que el régimen de Contribución de Mejoras ha sido objeto de una prolija reglamentación que tuvo como fuente principal las disposiciones dictadas para la ley 4117, cuya vigencia había sido mantenida para la anterior N° 5238.

Los consorcios también han sido organizados de modo de agilizar el trámite de las solicitudes a fin de lograr el propósito perseguido por la ley.

Con estas consideraciones creemos haber dado un panorama general de los antecedentes del Decreto-Ley, sin pretender, desde luego, haber agotado el comentario de sus disposiciones.

En el presente artículo se enumeran y comentan, a grandes rasgos, las realizaciones de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires durante el Primer Año de Autarquía recuperada (19 de octubre de 1956 a 30 de setiembre de 1957).

En primer término, se muestra la reestructuración de su funcionamiento, adecuado al ritmo de trabajo, pasando luego a citar las Obras Proyectadas, cuyo monto asciende a los \$ 287.509.602,12, y a detallar las Obras Licitadas y Contratadas con la comparación de tiempos transcurridos, donde se ve claramente la agilidad adquirida en su tramitación, en relación al régimen centralizado.

Más adelante se expone el Cálculo de Recursos y el Plan de Caminos de Fomento Agrícola, capítulo este último muy importante y en plena realización, y el Convenio con la Nación para la pavimentación de las Rutas Nacionales Nros. 33 y 226.

En otros capítulos se trata la Coparticipación Vial Municipal, en amplio desarrollo en nuestra Provincia; el Plan de Forestación y el Equipamiento.

Termina este informe con la parte administrativa que incluye el Concurso del Personal Aspirante a Ingreso, la Institución de Becas para Profesionales de la Dirección, los Cursos de Capacitación para el personal administrativo, la entrega de medallas a los agentes que cumplieron las Bodas de Plata con la Dirección, la Gestoría de Jubilaciones y el llamado a Concurso de Anteproyectos para la Construcción del Edificio de la Zona de Necochea.

FRUCTIFERO HA SIDO EL

Primer Año de Autarquía de Nuestra Dirección de Vialidad

19 Octubre 1956 - 30 Setiembre 1957

- 1—Autarquía
- 2—Organización y funcionamiento
- 3—Proyectos de obras
- 4—Cálculo de recursos
- 5—Plan de Caminos de Fomento Agrícola
- 6—Convenio para pavimentación de las rutas nacionales Nos. 33 y 226
- 7—Régimen de Coparticipación Municipal
- 8—Plan de forestación
- 9—Equipamiento
- 10—Del personal de la Repartición
- 11—Construcción de edificios
- 12—Obras en el edificio de la Dirección

1 - AUTARQUIA DE LA DIRECCION DE VIALIDAD

Concretada la recuperación de la autarquía de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires por obra del Decreto-Ley 7823, de fecha 18 de mayo de 1956 y reglamentación correspondien-

te, de fecha 28 de setiembre del mismo, que la dotó de cierta independencia del Poder Central de la Provincia en el manejo de fondos, contratación de obras y ejecución de planes de trabajos, aquella comenzó a desenvolverse de acuerdo con su real importancia en cumplimiento de

- DIAGRAMA DE ORGANIZACION PARA LAS ZONAS DE VIALIDAD -



GRAFICO COMPARATIVO DE OBRAS ELEVADAS

- AÑO 1955-57 -

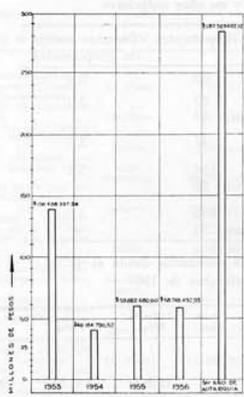
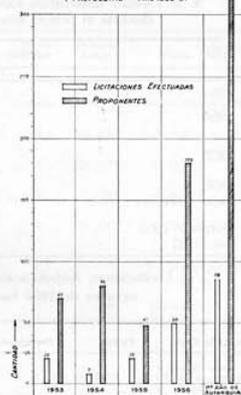


GRAFICO ESTADISTICO COMPARATIVO DE LICITACIONES Y PROPOSTAS - AÑO 1955-57 -



3 - PROYECTOS DE OBRAS

3. a) Proyectos de Obras elevadas desde el 1º de Octubre de 1956 hasta el 30 de Setiembre de 1957

Designación de la obra	Fecha	Presupuesto
La Plata - Magdalena (I tramo)	7-11-56	14.892.508.27
Acceso a Abbott, R. N. 3	14-12-56	2.435.562.98
Pte. s/Río Quequén (Calaveras)	31-11-56	923.163.70
Juárez - Tandil (II tramo)	13-11-56	14.901.190.10
Gral. Madariaga - Pinamar (I tramo) ...	16-11-56	20.339.309.82
G. Chávez - S. Cayetano - Energía	4-11-56	1.495.123.18
Dolores - Rta. 11 - Cº de la Costa	21-2-57	19.218.189.17
M. del Plata-Necochea (Ensanche I tramo)	27-12-56	31.632.310.53
M. del Plata-Necochea (Ensanche II tramo)	1-4-57	25.691.396.92
Pilar - Escobar	10-5-57	10.959.936.40
Barker - Ruta Provincial 74	28-6-57	35.539.457.00
Cnel. Brandsen - Ranchos	11-12-56	24.795.237.30
Claypole - Burzaco - V. Calzada	2-5-57	3.491.708.15
Mar del Plata - Esc. Antiaérea	5-4-57	8.859.722.15
Pte. s/Aº Sauce Grande Cº Bahía Blanca - C. Pringles	1-3-57	8.886.826.00
Alcant. Sumergible s/Río Quequén Grande	22-5-57	441.155.50
Dos Ptes. s/Aº La Petrona y La Ema ...	10-5-57	554.206.00
Alcant. s/Aº Vitel o Herrera, Cº Alegre - Altamirano	29-3-57	163.413.00
Dos alcant. s/Brazo de Unión Laguna Cochicó y Alsina	6-5-57	231.646.00
Pte. s/Río Samborombón, Cº La Costa Ruta 11	13-5-57	1.897.901.75
Pte. s/Río Salado, Cº La Costa Ruta Nº 11	13-5-57	2.982.359.46
Baradero a la Acética	1-8-57	1.796.795.80
Mar del Plata - Necochea (Ensanche)	24-9-57	11.446.176.53
Rotonda calle 7 y 32, La Plata	27-9-57	1.948.527.89
Laprida - Lamadrid (Pav. elástico)	30-9-57	41.983.077.52

287.509.602.12

3. b) Cuadro Estadístico Comparativo de las Licitaciones Efectuadas durante el primer año de autarquía y en años anteriores

Año	Licitac. efectuadas obras	Proponentes	Término medio de proponentes
1953	20	69	3,4
1954	6 (1 mater. varios)	22 57	3,3 —
1955	20	47	2,3
1956 hasta Octubre	48 (2 mater. varios)	154 25	3,2 —
Octubre 1956	74	266	3,6
Set. 1957	(6 mater. varios)	53	—

3. c) Licitaciones, Adjudicaciones y contratos realizados desde el 1º de octubre de 1956 hasta el 30 de setiembre de 1957

Designación de la Obra	Partido	Presupuesto	Fecha Licít.	Nº de Prop.	Fecha de Adjud.	Contratos	
						Fecha	Monto
1 Constr. de obras básicas y pav. de RR SP en el CP Roque Pérez - Acceso a Ruta Nac. 205.	Roque Pérez	4.047.508.73	2-10-56	3	23-10-56	7-11-50	3.890.002.64
2 Cons. de un Pte. S/Aº Sauce Grande en el CP Tornquist - Olavarría (I tramo).	Tornquist y C. Suárez	6.013.844.00	4-10-56	6	14-11-56	24-12-56	5.602.116.00
3 Conserv. y mejora en el CP Necochea - Juárez.	Necochea	1.168.648.85	4-10-56	2	23-10-56	23-11-56	1.571.641.92
4 Renovación parcial de automotores de la Dir. de Vialidad (camiones y jeep).	—	30.000.000.00	8-10-56	19	—	Ver licitación 14-3-57	—
5 Alamb. y tranq. en el CP Comesa - J. B. Molina.	San Nicolás	179.392.00	10-10-56	3	28-11-59	21-1-57	197.350.00
6 Constr. de alamb. y tranq. en el CP de la Ruta Nac. Nº 5 al CP Bragado - 9 de Julio.	9 de Julio y Bragado	138.389.10	10-10-56	3	28-11-56	3-1-57	138.374.52
7 Constr. en el CP La Plata - Cotta Sud.	La Plata y Magdalena	532.010.00	16-10-56	3	—	Se licitó nuevamente 17-7-57	—
8 Constr. de 3 alcantarillas S/Aº Languey y El Perdido y Zanfón.	Asuacho	764.363.00	23-10-56	4	28-11-56	3-1-57	721.684.40
9 Rep. CP Ranelagh - Plátanos y Circunvalación a Est. Spezzani.	Quilmes	671.110.00	23-10-56	2	26-12-56	25-1-57	765.310.00
10 Obras básicas y pav. elástico en el CP Calvo - Monte Hermoso.	Cnel. Dorego	6.917.690.18	25-10-56	4	19-12-56	21-1-57	8.597.713.49
11 Pte. S/Aº Chelorró - CP Asuacho - Dolores.	Asuacho	413.948.00	31-10-56	3	28-11-56	27-12-56	394.076.00
12 Adq. 36 palas mecánicas y 36 niveladoras mecánicas.	—	3.600.000.00	13-11-56	6	15-2-57	20-3-57	3.560.400.00
13 Obras básicas y pav. de HP SP CP Pipinas al De la Cotta.	Magdalena	11.726.966.20	20-11-56	10	5-2-57	23-3-57	11.278.228.74
14 Pte. reconstr. tino Huergo S/Aº Azul - CP Farish - Cachari.	Azul	299.992.00	12-12-56	2	5-2-57	8-3-57	314.610.00
15 Construc. y riego Bitum. tipo doble CP Florencio Varela - Est. Zevallos Ruta Nac. Nº 2.	Florencio Varela	810.638.04	19-12-56	6	5-2-57	6-3-57	939.250.00
16 Constr. de 9 alcantarillas CP Del Valle - Gral. Alvear Rev. Provincial 2002.	Bolivar	882.136.00	19-12-56	5	5-2-57	11-3-57	812.753.00
17 Refección del Edificio de la Dirección de Vialidad.	La Plata	291.946.28	21-12-56	3	1-2-57	22-2-57	332.818.34
18 Constr. de alcantarillas S/Aº Quilbail.	C. Pringles	219.017.00	21-12-56	—	—	Se licitó nuevamente 1-6-57	—
19 Constr. de un Pte. S/Río Quequén Grande y alcantarillas S/Aº Calaveras, en el camino de Acceso Ruta nº 86.	Necochea	923.183.70	21-1-57	2	—	Ver licitación del 3-6-57	—
20 Rep. pintura y limpieza pte. s/ el R. Quequén Grande - CP Necochea - Lobería.	Necochea y Lobería	1.312.556.00	24-1-57	4	22-3-57	24-4-57	1.182.360.00
21 Rep. y riego bituminoso en el CP Carlos Casares - Gobernador Arias.	Carlos Casares	2.209.452.00	25-1-57	7	25-2-57	22-3-57	1.990.170.00

Designación de la Obra	Partido	Presupuesto	Fecha Licít.	Nº de Prop.	Fecha de Adjud.	Contratos	
						Fecha	Monto
22 Rep. de Pavimento en el CP Centenario (II tramo).	La Plata	569.315.05	29-1-57	Desierta	—	Nueva licitación 26-6-57	—
23 Rep. y reconstrucción de pav. de HP CP Centenario (III tramo).	La Plata	3.276.952.77	29-1-57	2	29-3-57	13-5-57	3.856.938.95
24 Reconstr. del pav. elástico en el CP Juárez - Tandil (II tramo).	Juárez	14.901.190.10	4-2-57	2	29-3-57	30-4-57	14.360.517.66
25 Constr. de pav. elástico en el CP de Madariaga a Pinar.	Gral. Madariaga	20.339.309.82	11-2-57	3	1-3-57	1-4-57	24.964.551.23
26 Pav. de HP SP CP Mar del Plata - Necochea (I tramo).	Lobería	31.632.310.53	25-2-57	10	5-4-57	7-5-57	24.870.774.33
27 Obras básicas y pavimento elástico en el CP Ruta Nacional Nº 3 a Estación Albos.	Monte	2.435.562.98	12-3-57	1	—	Ver licitación 18-6-57	—
28 Constr. de alamb. y tranq. en el CP González Chávez - San Cayetano - Energía.	González Chávez	1.495.123.18	13-3-57	7	12-4-57	16-5-57	1.281.437.37
29 Adq. de automotores.	—	40.000.000.00	14-3-57	9	10-4-57	31-5-57	35.714.912.77
30 Obras básicas y pavimento elástico en el CP Brandsen Ranchos.	Ranchos	24.795.237.30	26-3-57	4	7-5-57	18-6-57	29.478.865.50
31 Constr. de terrap. y obras complementarias en el CP La Plata - Magdalena.	La Plata	14.892.508.27	28-3-57	5	29-5-57	2-7-57	18.971.536.61
32 Rep. y riegos bitum. tipo doble CP de Acceso al Aeropuerto de Morán - Ruta 7.	Morón	204.182.00	23-4-57	5	29-5-57	2-7-57	187.556.50
33 Rep. del CP de Acceso Rutas 1 y 2.	Quilmes	263.890.00	26-4-57	4	27-5-57	18-6-57	257.300.00
34 Constr. de pav. elástico y obras accesorias en el CP Dolores - Ruta Nº 11.	Dolores	18.309.389.17	26-4-57	4	6-6-57	11-7-57	18.353.033.94
35 Adq. de maquinarias.	—	200.000.000.00	28-4-57	28	24-7-57	En trámite contrato	—
36 Conserv. y mejora en el CP Rivadavia - Entre La Plata y Ensenada.	La Plata	357.079.50	2-5-57	4	10-6-57	8-7-57	387.360.00
37 Rep. y riegos bituminoso en el CP de Acceso al Policlínico - Ruta Nac. Nº 8.	Pergamino	188.640.00	10-5-57	2	10-6-57	8-7-57	230.780.00
38 Rep. y riegos bituminoso de mejora progresiva en CP de Acceso a R. N. 215 de la Estación Echeverry.	La Plata	87.192.50	14-5-57	5	14-6-57	8-7-57	78.529.00
39 Rep. y riegos bituminoso de mejora progresiva CP La Plata - Villa Garibaldi.	La Plata	659.525.00	14-5-57	8	10-6-57	8-7-57	591.780.00
40 Rep. y riegos bituminoso de mejora progresiva CP de Acceso a R. N. 215 desde el Establecimiento Penal de Olmos -	La Plata	152.762.50	31-5-57	3	27-6-57	26-6-57	137.540.00
41 Constr. de terrap. de acceso, alamb. y tranq. CP Bahía Blanca - C. Pringles.	Bahía Blanca	8.886.826.00	31-5-57	5	23-8-57	26-9-57	8.435.563.85
42 Constr. Pte. S/Río Quequén Grande y Alcantarillas S/Aº Calaveras CP de Acceso a Ruta Nº 86.	Necochea	923.183.70	3-6-57	6	21-8-57	20-9-57	872.068.68
43 Rep. y riegos bituminoso de mejora progresiva CP de Acceso R. N. 210 desde Est. Glev.	A. Brown	132.582.00	4-6-57	3	16-7-57	22-8-57	130.277.00
44 Reacondicionamiento de obras básicas y ensanche de pav. CP Mar del Plata - Necochea (II tramo).	Gral. Alvear y Lobería	25.691.396.92	4-6-57	8	6-8-57	9-9-57	19.900.000.00
45 Rep. y riegos bituminoso de mejora progresiva CP La Plata - Melchor Romero.	La Plata	591.123.40	5-6-57	4	16-7-57	16-8-57	495.620.00
46 Construc. alcant. S/Aº Quilbail.	Cnel. Suárez	219.017.00	11-6-57	2	30-7-57	28-8-57	192.420.00
47 Alcant. S/Aº Alegre CP General de Ranchos a Altamirano.	Gral. Paz	146.434.20	12-6-57	2	15-7-57	13-8-57	163.413.00
48 Rep. CP Ensenada - Punta Lara.	La Plata	157.598.00	12-6-57	2	16-7-57	13-8-57	201.070.00
49 Rep. CP José C. Paz a G.-C. Rodríguez y C. Sarmiento.	La Plata	1.113.684.00	18-6-57	3	30-7-57	22-8-57	1.141.520.00
50 Obras básicas y pav. elástico CP Ruta Nac. Nº 3 a Estación Abbott.	Monte	2.435.562.98	18-6-57	3	23-8-57	57-9-57	2.922.643.80
51 Rep. del CP Centenario (II tramo).	La Plata	650.250.81	26-6-57	2	En trámite	En trámite contrato	—

Designación de la Obra	Partido	Presupuesto	Fecha Licít.	Nº de Prop.	Fecha de Adjud.	Contratos	
						Fecha	Monto
52 Rep. y riegos bituminoso en Cº de Acceso a R. N. 215 de Est. Abasto y Madero.	La Plata	528.660,00	2-7-57	3	6-8-57	13-9-57	619.480,00
53 Rep. y riegos bituminoso Cº La Plata - Ensenada.	La Plata	524.738,00	3-7-57	3	6-8-57	9-9-57	619.233,00
54 Refecación del Edificio de Vialidad.	La Plata	75.470,00	10-7-57	2	20-8-57	24-9-57	74.715,30
55 Const. de pav. Cº Burzaco - Claypole - Villa Calzada.	A. Brown y F. Varela	3.491.708,15	10-7-57	3	16-8-57	16-9-57	4.251.091,70
56 Rep. y riegos bituminoso Cº Bolívar - Hale.	Bolívar	564.738,00	11-7-57	3	23-8-57	25-9-57	657.038,00
57 Alic. s/A9 La Petrona y La Ensa, en su cruce con Cº La Plata - Río Salado - Troncal 11.	Magdalena	554.205,00	11-7-57	2	4-9-57	En trámite	contrato
58 Rep. del Cº La Plata y Costa Sud.	Magdalena	532.010,00	17-7-57	1	20-8-57	18-9-57	620.500,00
59 Rep. y Conserv. Cº La Plata - Ensenada (calle Colón).	La Plata	1.339.229,75	17-7-57	2	20-8-57	30-9-57	1.324.356,40
60 Rep. y riegos bituminoso en el Cº de Acceso de Velosa a R. Provincial N° 74.	Tandil	828.696,40	18-7-57	6	20-8-57	16-9-57	768.543,92
61 Rep. Cº Guaminí - Dalreux y Bolívar.	A. Alhina y Bolívar	739.800,00	18-7-57	3	23-8-57	24-9-57	774.280,00
62 Obras de mejora progresiva Cº Cosl. Vidal - Balcarce y carce.	Balcarce y M. Chiquita	3.164.962,08	19-7-57	4	20-8-57	16-9-57	2.884.396,92
63 Reparación Cº Pehuajó - Adolfo Alhina.	Pehuajó	887.868,00	19-7-57	2	En trámite	En trámite	contrato
64 Rep. riegos bituminoso en el Cº de Acceso de Tandil y Azucena.	Tandil	700.158,84	23-7-57	5	23-8-57	25-9-57	628.089,90
65 Adquisición de cubiertas y cámaras.	---	1.824.830,00	23-7-57	1	En trámite	contrato	una parte
66 Construcción de pavimento en el Cº Pilar - Escobar.	Pilar	10.959.936,40	30-7-57	5	En trámite	En trámite	contrato
67 Construcción puente s/Río Samborombón, Cº Río Salado - Troncal 11.	Magdalena	1.798.959,00	31-7-57	1	En trámite	En trámite	contrato
68 Rep. y conserv. Cº C. del Señor - Baradero (I tramo).	E. de la Cruz y Zárate	122.948,22	6-8-57	Desierta	---	---	---
69 Const. Pte. multitramo s/Río Salado, Cº La Plata - Río Salado - Troncal 11.	Chascomús	2.826.881,00	6-8-57	2	En trámite	En trámite	contrato
70 Const. Pte. s/Río Quequén - Cruce Cº Barker - Ruta 86.	Juárez	441.155,50	8-8-57	Desierta	---	---	---
71 Rep. Cº Estación Lima - Río Arco.	Zárate	125.383,64	8-8-57	Desierta	---	---	---
72 Rep. Cº Est. Lima - Zárate.	Zárate	158.481,90	13-8-57	1	En trámite	En trámite	contrato
73 Rep. Cº San A. de Arco - Baradero (Por el Quintón).	S. Antonio de Arco	145.380,48	13-8-57	1	En trámite	En trámite	contrato
74 Reconstr. abovedado y const. calzada Cº Costanero - Ruta 11 - Almacén Crotto - Canal 1.	Tordillo	749.871,00	14-8-57	1	En trámite	En trámite	contrato
75 Const. 21 alcant. tipo losa de Hº A9 Cº Vireyas (desde el fin del pav. Costa Sud) a Pipinas en el cruce del Cº Magdalena - Chascomús - Verónica.	Magdalena	887.901,40	20-8-57	6	En trámite	En trámite	contrato
76 Const. alcantarilla Cº Aco. Pte. s/Tramo unión Lagunas de Cochicó y Alhina - Cº Bonifacio - Huangueñes.	Guaminí	231.646,00	22-8-57	3	En trámite	En trámite	contrato
77 Reconstr. abovedado y const. calzada mejorada Cº Ruta 11 (tramo Emp. San Clemente - Almacén Pavón) y Acceso a Mar de Ajó.	G. Lavalle	4.343.379,96	22-8-57	Desierta	---	---	---
78 Rep. Cº Gral. Belgrano - Tramo Cº Centenario al cruce Ruta Nacionales 1 y 2. F. Varela.	La Plata	4.110.490,00	22-8-57	6	En trámite	En trámite	contrato
79 Obras conserv. Cº Acceso puerto y playa de Mar del Plata - Necochea. Tramo M. del Plata - A9 Chocorí Aco. a Cie. Nicanor Otamendi - Miramar - Ruta Prov. N° 88.	General Pueyrredón y Gral. Alvarado	1.348.576,00	27-8-57	2	En trámite	En trámite	contrato
80 Const. Obras básicas y pav. Hº Sº Cº Barker a Ruta Prov. 74.	Juárez	92.144.305,00	19-9-57	6	En trámite	En trámite	contrato



3. d) - Resumen de inversiones en conservación de caminos de tierra desde el 1º de enero de 1953 al 30 de setiembre de 1957

Año	Obras	Monto	Total Anual
1953	Nuevas	2.118.388,84	2.118.388,84
1954	Nuevas	2.175.000,71	2.175.000,71
1955	Nuevas	3.810.920,41	3.810.920,41
1956	Prosecución	368.246,36	3.524.848,21
(hasta 30 Set.)	Nuevas	2.656.601,85	
1º año de	Prosec. 1955	344.999,01	15.803.105,07
Autarquía	Nuevas 1956	4.675.961,82	
1-X-56 - 30-IX-57	Fomento Agríc.	7.971.223,83	
		2.810.920,41	

Se incluyen en la presente planilla los montos totales de las inversiones de mano de obra ya sea de obras por contrato, de cuadrillas administrativas o de peones de conservación.

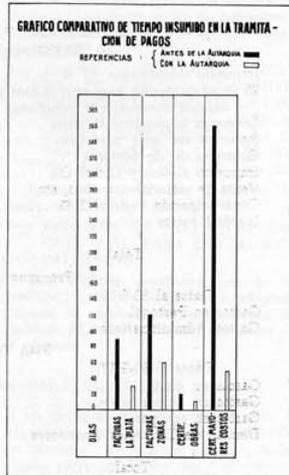
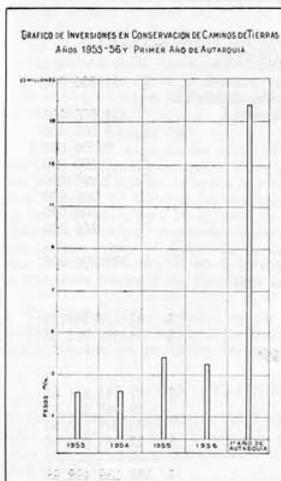
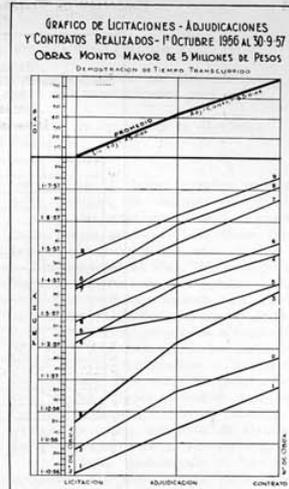
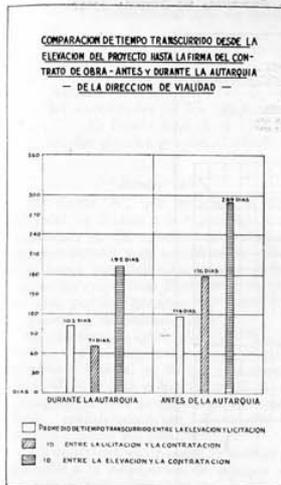
No se incluyen adquisiciones de materiales, herramientas, equipos menores y combustibles, pago de fletes, viáticos, jornales y bonificaciones de equipistas.

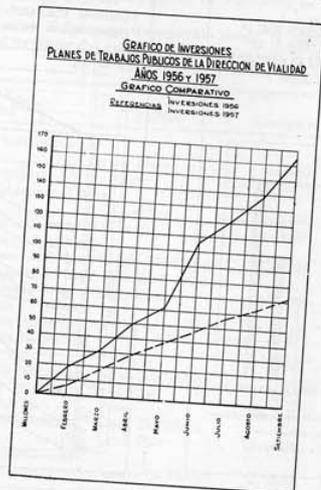
3-e 1) Comparación del tiempo transcurrido desde la elevación del proyecto hasta la firma del contrato de obra durante la autarquía de la Dirección de Vialidad

Designación	Partido	Elevación	Fechas	
			Licit.	Contrato
1) La Plata - Magdalena (I tramo)	La Plata	7-11-56	28-3-57	1-7-57
2) Acc. a Abbott-Ruta N° 3	Monte	14-12-56	18-6-57	
3) Pte. s/Río Quequén (Cavalería)	Necochea	21-11-56	3-6-57	20-9-57
4) Juárez-Tandil (II tramo)	Tandil	13-11-56	4-2-57	30-4-57
5) Gral. Madariaga - Pinar (I tramo)	Gral. Madariaga	16-11-56	11-2-57	1-4-57
6) González Chaves-S. Cayetano - Energía	González Chaves Necochea	4-11-56	13-3-57	16-5-57
7) Dolores - Ruta 11 (C° de la Costa, Alm. Croto) ..	Dolores - Tordillo	21- 2-57	26-4-57	11-7-57
8) Mar del Plata-Necochea (Emsanche, I tramo) ..	Lobería	27-12-56	25-2-57	7-5-57
9) Mar del Plata-Necochea (Emsanche II tramo) ..	Gral. Alvarado Lobería	1- 4-57	4-6-57	9-9-57
10) Pilar - Escobar	Pilar	10- 5-57	30-7-57	
11) Cnel. Brandsen-Ranchos (Gral. Paz)	Gral. Paz	11-12-56	26-3-57	18-6-57
12) Claypole - Burzaco - Villa Calzada	Almirante Brown	2- 5-57	10-7-57	16-9-57

3-e 2) Comparación del tiempo transcurrido desde la Elevación del Proyecto hasta la firma del contrato de obras anteriores a la autarquía de la Dirección de Vialidad

Designación	Partido	Elevación	Fechas	
			Licit.	Contrato
1) Bolívar - Nueve de Julio (I tramo)	Nueve de Julio Bolívar	7- 7-55	29- 8-55	23- 4-56
2) Bolívar - Nueve de Julio (II tramo)	Bolívar	9- 2-56	30- 5-56	21-11-56
3) Bolívar - Nueve de Julio (III tramo)	Bolívar			
4) Acceso a Laprida	Nueve de Julio Laprida	13- 9-55	13- 4-56	10- 9-56
5) Pte. s/A° Primer Brazo Tres Arroyos y Estación Vázquez		2- 7-55	28- 8-56	14- 1-57
6) Chacabuco - Rojas	G. Chaves	13- 1-56	8- 5-56	23-10-56
7) Rojas - Colón	Chacabuco - Rojas	14- 8-53	23- 9-53	30-12-53
8) La Plata - Berisso	Rojas - Colón	30-10-53	27-11-53	20- 4-54
9) Olavarría - Tornquist (III tramo) (2° Sec.) ..	La Plata - Berisso	18-11-53	29-12-53	21- 4-54
10) Acc. A. J. N. Fernández	Gral. Lamadrid-Laprida y Olavarría	11- 5-54	10-12-54	7- 4-55
11) O'Higgins-Ruta Nacional N° 7	Necochea	25-11-54	28- 1-55	30-12-55
12) Capilla del Señor - Ruta Nacional N° 8	Chacabuco	29- 3-55	27- 5-55	26- 8-55
	Exaltación de la Cruz	10- 5-55	1- 7-55	20- 4-56





4 - CALCULO DE RECURSOS PARA EL EJERCICIO 1957 (PRESUPUESTO VIGENTE)

Impuesto inmobiliario 10 %	.....	\$ 24.600.000
25 % participación impuesto réditos y ventas, Ley 12.123, Ganancias eventuales y beneficios extraordinarios	.....	" 124.000.000
Sobretasa impuesto a la nafta	.....	" 9.000.000
Recursos de años anteriores	.....	" 6.000.000
Contribución de Mejoras	.....	" 3.500.000
Impuesto al Gas y Diesel Oil	.....	" 1.200.000
Venta de materiales, multas, etc.	.....	" 300.000
Coparticipación Federal 2 %	.....	" 300.000
Ingresos varios	.....	" 100.000
Total	.....	\$ 169.000.000

Presupuesto Vigente 1957

Datos al 30.9.57:	
Gastos en Personal	\$ 42.428.240.75
Gastos Administrativos	\$ 4.389.922.65

Plan Técnico 1957

Datos al 30.9.57:	
Gastos en obras	\$ 57.143.841.57
Gastos en conservación	" 29.645.213.82
Gastos en equipos	" 55.397.180.69
Deudas de Ejercicios Anteriores	\$ 22.953.256.60
Total	\$ 165.139.498.98

5 - PLAN DE CAMINOS DE FOMENTO AGRICOLA

El Plan de Caminos de Fomento Agrícola fué creado por Decreto Ley Nacional N  9875 para beneficio general, pero más especialmente para cubrir las necesidades de los productores rurales.

El Fondo total de \$ 1.500.000.000, a invertir en cinco años se distribuye en dos grandes grupos: el Fondo "A" y el Fondo "B".

Fondo "A"

El fondo "A", que insumirá el 40 % del total, se destina a la reparación y mejoramiento de los caminos de jurisdicciones provinciales y es administrado por los organismos especializados de los Gobiernos de las respectivas Provincias, en nuestro caso por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

La distribución de fondos para las provincias se hizo asignando a la producción agrícola y forestal el 50 %, a la superficie el 40 % y a la población el 10 %, correspondiéndole a la Provincia de Buenos Aires, aproximadamente, \$ 24.000.000 anuales a partir del año 1956.

La cuota del año pasado se destin  totalmente a la adquisición de equipos viales que se utilizarán durante el quinquenio y años subsiguientes en la conservación de caminos de tierra del Plan de Caminos de Fomento Agrícola.

La cuota del año 1957 se distribuyó entre los partidos de la Provincia de acuerdo a las estadísticas de la producción agraria y encargándose las 12 Zonas camineras de su aplicación.

Fondo "B"

El Plan "B", cuyo monto es el 60 % del total, que aproximadamente es de pesos 36.000.000 anuales, lo aplica la Dirección Nacional de Vialidad por intermedio de las Comunas y para los caminos de jurisdicción municipal, mediante consorcios con vecinos donde el aporte de los mismos es sólo el 20 % y el 80 % lo abona la Dirección Nacional de Vialidad.

Con el Plan "B" se persigue reparar los caminos vecinales de acceso a las chacras que recolectan los productos del agro y

con el Plan "A" hacer expedito su transporte mediante los caminos provinciales, ya sea a las rutas pavimentadas, puertos de embarque, estaciones ferroviarias, grandes centros de consumo, etc.

Con respecto al Plan "A", a cargo directo de la provincia, los fondos se han empleado, fundamentalmente, en el levantamiento de bajos y ejecución de desagües y en menor proporción a consolidación de las superficies de rodamiento, mediante materiales granulares o inertes como ser: conchillas, conglomerados calcáreos, toscas, suelos seleccionados, etc. También se han aplicado al ensanche y apertura de trazas, ejecución de alambrados, reparación de obras de arte, etc.

En el lapso transcurrido se han confeccionado 372 proyectos por un valor de \$ 24.607.752,82; se encuentran en ejecución 247 proyectos por \$ 13.728.294,82; se lleva certificado al 30 de setiembre \$ 6.724.287,60 y se han terminado 84 obras por \$ 3.400.488,73.

6 - ENTRE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD Y LA DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SE FIRMO UN CONVENIO PARA LA PAVIMENTACION DE LAS RUTAS NACIONALES Nos. 33 y 226.

Sobre este importante Convenio damos cuenta en lugar aparte.

7 - REGIMEN DE CO PARTICIPACION VIAL PARA LAS MUNICIPALIDADES.

Este régimen constituye una de las medidas de mayor importancia adoptada durante la vigencia de la autarquía de vialidad. El tema es tratado aparte en este número.

8 - PLAN DE FORESTACION PARA EL AÑO 1957.

En el Plan de Inversiones del Estado están incluidas las obras de arbolado para la Red de Caminos Clasificados, Exp. 2410-11.835/57.

Para dar cumplimiento con dicho Plan

se ha previsto, para el corriente año, la adquisición, casi siempre por intermedio del Ministerio de Asuntos Agrarios, de las plantas correspondientes, las que pertenecen a las siguientes especies: paraísos, aca-

cias, álamos, eucaliptos varios, sóforas, fresnos, cipreses, cedros varios, olmos, pinos varios, etc., que serán colocadas en zonas adyacentes a caminos, en terrenos de las viviendas de los camineros y en cercanías de puentes.

El agrupamiento será en cuadros, montes o bosques de medidas que oscilan entre 80 y 200 metros de largo por unos 6 a 12 m de ancho, que tendrán capaci-

Zona Ia.	7.300	árboles: Ruta 51, puentes y otros caminos.
Zona IIa.	1.000	" Puestos camineros.
Zona IIIa.	2.400	" Puestos camineros.
Zona IVa.	10.000	" Cam. Junín-Baigorrita; Junín-Lag. Gómez. Camineros.
Zona Va.	5.500	" Ruta 51 y camineros.
Zona VIa.	700	" Puestos camineros.
Zona VIIa.	4.300	" Ruta 74 y puestos camineros.
Zona VIIIa.	850	" Caminos y puestos camineros.
Zona IXa.	6.000	" Camino Azul-Olavarría; Tornquist-Olavarría.
Zona Xa.	2.000	" Cam. Ayacucho-Las Armas; Vidal-Balcance; M. del Plata-Necochea.
Zona XIa.	1.000	" Tornquist-Olavarría; puestos camineros.
Zona XIIa.	1.200	" Puestos camineros.
Dto Conservación	11.550	" Cam. La Plata-P. Lara; Circunv. La Plata; Enlace 7 y 32-al Cº G. Belgrano; Zona parque.
Dto. Est. y Proy. (e n Cº a const)	17.700	" Diagonal 74. Cº Barker-Ruta 74; Laprida-Lamadrid; Tandil-Ayacucho.
Dto. Constr. (Cº en ejec.)	9.300	" Cº Bolívar-Nuevo de Julio; Juárez-Tandil; La Plata-Magdalena; Madariaga-Pinamar; Brandsen-Ranchos; Calvo-Monte Hermoso.

9 - EQUIPAMIENTO

Una de las fundamentales preocupaciones de las autoridades de Vialidad la ha constituido el equipamiento adecuado de la repartición como único medio de alcanzar una verdadera eficiencia en la prestación del servicio a su cargo. Tanto en materia de equipos camineros como respecto a movilidad, los efectivos con que contaba la casa resultaban totalmente inadecuados no sólo en cuanto a los modelos sino al número de unidades. Las gestiones del Directorio como consecuencia de esa preocupación, pueden concretarse, en los rubros más expresivos, en los términos siguientes:

- Adquisición de 70 casillas metálicas para equipistas;
- Adquisición de 165 camionetas y 140 camiones volcadores;
- Adquisición de 15 tractores de gran

dad de hasta 1000 ejemplares, y que serán alambrados y, en lo posible, provistos de bomba de agua.

En los proyectos elevados hasta el presente por la Dirección de Vialidad, se han ordenado plantaciones de 36.000 árboles. Por su parte el plan de las doce Zonas de Vialidad de la provincia de Buenos Aires eleva el número de plantas a colocar a 80.800 distribuidas en la siguiente forma:

potencia en el mercado Surplus del Ejército en Estados Unidos de Norte América, por un valor aproximado a los 280.000 dólares.

d) Gestiones realizadas ante el Gobierno de la Intervención Federal permiten abrigar la posibilidad de que la Dirección disponga para realizar compras en Estados Unidos, de cerca de u\$s 300.000 disponibles en aquella plaza, en concepto de excedente de las compras de Surplus dispuesta por el Gobierno de Buenos Aires, de material del Ejército Nortamericano.

e) La Dirección dispone asimismo de una cantidad próxima a los u\$s 300.000 como acogimiento al Plan de Inversiones financiado por el Exinbank, con intervención de la Dirección Nacional de Vialidad, y que incluirá la adquisición del material siguiente:

3 Inyectores de Barro-cemento Kocking Modelo 50, completo, c/u	u\$s 5.534.00	u\$s 16.602.00
4 Apladoras Tandem de 5 a 8 Tn, c/u	5.749.68	22.998.72
4 Plantas a sálticas Patch Mobole, 3 Tn/1 c/u	4.568.00	18.272.00
3 Plantas asfálticas, Littleford, c/u	2.343.00	7.029.00
3 Compresores de aire tipo Tractair c/u	5.947.00	17.841.00
10 Tractores con cargadoras frontales, c/u	6.845.81	68.458.10
11 Motoniveladoras Adams 440 con motor G.M. 4-71, c/u	13.385.00	147.235.00

Total u\$s 298.435.82

EQUIPO ANTERIOR A LA AUTARQUÍA Y ACTUAL

Tipo de Equipos	Total unidades	Ant. a la autarquía	Actual unid.
Aplanadoras	10	10	-
Auto Elevadores	2	2	-
Barred. Sopladoras	1	1	-
Camiones Reg. Agua	10	10	-
Camiones dist. asfalto	3	3	-
Casillas Rodantes	256	186	70
Cintas Elevadoras	3	3	-
Compresores	20	5	15
Cortadoras Pasto	13	10	3
Dist. Asfalto	16	6	10
Equip. Comp. Vibrad.	10	10	-
Escarificadores	5	5	-
Excavador. S/Orgua	5	2	3
Excavad. S/Camión	9	6	3
Hormigoneras	32	20	12
Martillos R/Pavim.	20	7	13
Motoniveladoras	278	108	170
Acoplad. Tanq. C/B.	36	-	36
Carros Aguateros	18	-	18
Arados Camineros	36	-	36
Niveladoras Conarg	36	-	36
Palas Arrast. Conarg.	75	39	36
Tractores Pampa	36	-	36
Tract. Cater P. D-6	7	4	3

Tract. Cater P. D-7	10	4	6
Tract. Cater P. D-8	13	7	6
Camiones	403	263	140
Camionetas	369	166	203
Tractoniveladores	142	142	-
Trituradoras	1	1	-
Equ. vibrad. F/caños	4	-	4
Calpones 6x12 mts	13	-	13
Distribuidor. piedras	4	4	-
Iny. Bar. Cem. Neum.	4	4	-
Iny. Bar. Cem. Neum.	5	5	-
Eq. Mezc. Pulmimixer	1	1	-

f) Finalmente se están terminando las gestiones para formalizar la adquisición de 170 motoniveladoras puestas en el mercado inglés para lo cual se cuenta ya con la correspondiente autorización gubernamental, lo que implicaría una inversión del orden de los 100 millones de pesos.

Es interesante destacar, como una modalidad nueva en la materia, que en oportunidad de preparar la documentación para las adquisiciones de movilidad y equipos fué solicitada la colaboración de las Entidades que agrupan a los importadores, las que contribuyeron con su asesoramiento a establecer las bases con que se llamó a licitación para asegurar su mayor objetividad y más amplia concurrencia de proponentes en beneficio del concurso realizado.

10 - DEL PERSONAL DE LA REPARTICIÓN

10-a) Concurso de ingreso de personal a la repartición

En cumplimiento de lo dispuesto por el Decreto que otorgó la autarquía a la Dirección de Vialidad y tomando en consideración las necesidades inmediatas de personal profesional, técnico y administrativo planteadas por los Jefes de las Dependencias de la misma, a pedido del Ingeniero Jefe y para lograr el normal desempeño de sus actividades se llamó a con-

curso estipulando los requisitos que en cada caso debieron cumplimentar los interesados para cubrir los cargos necesarios.

Dicho concurso consistió en presentación de antecedentes y oposición, habiéndose fijado las correspondientes remuneraciones y lugares donde prestarán servicios, pues muchos de ellos han sido designados en las distintas zonas de Vialidad, en la Provincia.

La lista de los cargos y sueldos es la siguiente:

a) Profesionales

	Sueldo	Total
2 Ingenieros Civiles (Jefes de Zonas)	\$ 3.200	\$ 6.400
8 Ingenieros Civiles	" 3.200	" 25.600
3 Ingenieros Mecánicos	"	"
Electricistas o Mecánicos	" 3.200	" 9.600
5 Agrimensores	" 2.800	" 14.000
10 Agrimensores (Zonas)	" 2.800	" 28.000
1 Geólogo	" 3.000	" 3.000
2 Médicos	" 3.200	" 6.400

TOTAL a) \$ 93.000

b) Técnicos

	Sueldos	Totales
1 Laboratorista	\$ 2.400	\$ 2.400
32 Técnicos viales o Maestros Mayores de Obras	"	"
6 Dibujantes Técnicos	" 2.000	" 64.000
24 Sobrestantes	" 1.500	" 9.000
4 Calculistas	" 1.500	" 36.000
2 Enfermeros	" 1.200	" 4.800
	" 1.200	" 2.400

TOTAL b) \$ 118.600

c) Administrativos

	Sueldos	Totales
1 Secretario Adm. de Zona	\$ 2.200	\$ 2.200
2 Pagadores de Zona	" 1.800	" 3.600
1 Taquidactilógrafo	" 1.800	" 1.800
5 Relatores	" 1.500	" 7.500
2 Gestores	" 1.500	" 3.000
2 Referencistas	" 1.500	" 3.000
2 Sumariantes	" 1.500	" 3.000
2 Ayudantes de Tasación	" 1.500	" 3.000
1 Liquidador Rev. sueldos	" 1.500	" 3.000
14 Dactilógrafos	" 1.500	" 1.500
	" 1.500	" 21.000

TOTAL c) \$ 49.600

SUMA TOTAL \$ 261.200

Como podrá apreciarse, el 75 % es personal técnico profesional y ello fué consecuencia de la necesidad de reforzar el plantel de Estudios y Proyectos e inspecciones para atender al considerable incremento que se ha registrado en estos rubros a través del plan de trabajos en vigencia para el año 1957. Al mismo tiempo, la práctica aplicación del Plan de Caminos de Fomento Agrícola determinó un gran aumento de tareas en las Zonas Caminearas cuya absorción se previó con el ingreso del personal de este concurso.

Aprobado el llamado a concurso en La Plata y las Zonas, se prepararon las bases y se obtuvo el nombramiento de representantes de distintas asociaciones profesionales para integrar los jurados. El Centro de Ingenieros Provincia de Buenos Aires designó dos representantes, el Colegio de Agrimensores I, la Federación Médica de la Provincia de Buenos Aires I, la Asociación de Técnicos Industriales I y la Dirección Nacional de Vialidad I.

Todos los jurados produjeron dictamen, y se resolvió el concurso designándose al siguiente personal:

Cargos a Proveer	Designados	Sueldos
10 Ingenieros Civiles	10	\$ 3.200
3 Ingenieros Mec. Electricistas	3	" 3.200
18 Agrimensores	10	" 2.800
1 Geólogo	1	" 3.000
3 Médicos	3	" 3.200
2 Enfermeros	2	" 1.200
1 Laboratorista	-	" 2.400
32 Maestros Mayores de Ob. o Téc. Vial	22	" 2.000
6 Dibujantes	5	" 1.500
24 Sobrestantes	19	" 1.500
4 Calculistas	4	" 1.200
2 Taquidactilógrafos	2	" 1.800
2 Relatores (Div. Expropiaciones)	1	" 1.500
3 Relatores (Otras dependencias)	3	" 1.500
2 Gestores Expropiaciones	2	" 1.500
2 Referencistas	1	" 1.500
2 Ayudantes de Tasaciones	-	" 1.500
2 Sumariantes Especializados	1	" 1.500
2 Peritos Mercantiles	2	" 1.700
1 Liquidador Revisor Sueldos	-	" 1.500
14 Dactilógrafos	3	" 1.500
2 Pagadores	2	" 1.800
1 Secretario Administrativo	1	" 2.200

10-b) Becas en el extranjero

Con el objeto de propender al perfeccionamiento técnico de los profesionales de la ingeniería, empleados en la Repartición, el Directorio de Vialidad elaboró un plan de becas para personal especializado que realizará viajes periódicos al extranjero.

Al profundizar sus estudios en los lugares de mayor desarrollo podrán afrontar, en el futuro, las soluciones de los problemas viales argentinos con la autoridad necesaria y la técnica moderna más adecuada.

Los países elegidos son Estados Unidos de Norte América y Estados Unidos del Brasil en los cuales, en forma general se estudiarán los temas: Estudios y preparación de proyectos, tendencias, anchos, pendientes, curvas, visibilidad, etc.; cruces a nivel y a distinto nivel; criterios de proyección de pavimentos rígidos y flexibles, tendencias; estabilización de suelos con cemento pórtland y con asfalto, construcción de bases y sub bases de este tipo; conservación de pavimentos rígidos y flexibles; reconstrucción de los mismo; tránsito, su reemplazamiento, instrumental, manipuleo, fiscalización de disposiciones de tránsito; financiación, tendencia en la dis-

tribución de costos de caminos, disposición especial para vehículos pesados, prioridad en la distribución de fondos, cálculos, levantamiento aero-fotográficos, etc. etcétera.

Los becados se comprometen a prestar servicios en la Dirección de Vialidad de Buenos Aires por tres años como mínimo, al regresar al país, para las becas de EE. UU., y de un año para las becas al Brasil.

El presupuesto para afrontar los gastos que demande tal iniciativa asciende a la suma de \$ 180.000 para cada beca a Estados Unidos de Norte América y de pesos 27.000 para las de Brasil incluyendo en ellas el viaje en avión, traslado, estadías, adquisiciones de libros técnicos e imprevisos. Los viajes se irán realizando según lo permitan los recursos de Vialidad.

Para el concurso de Brasil se eligió por selección de aspirantes al Ingeniero Víctor Carri, Jefe del Departamento de Construcciones, quien estudiará temas especiales de organización e inspección de obras. En cuanto a las becas para EE.UU. se ha llamado a concurso para elegir entre los aspirantes al profesional que realizará el viaje.

Por otra parte, el Ingeniero Ernesto F. Weber viajó a EE.UU. con una beca de la Dirección de Vialidad de la provincia,

en colaboración con la Asociación de Carreteras, durante la estadia 10 meses en la Universidad de Purdue, en la Escuela de Ingeniería Civil para graduados, donde estudió Problemas de Tránsito, Financiación Exposición de Equipos Viales realizada en Chicago a principios del corriente año y efectuó una gira por distintos Estados Viales y Construcción de Carreteras. Asistió a la stando Reparticiones Viales, obras en construcción y fábricas de equipos para camión.

10-c) Capacitación

Con la vigencia del Decreto que otorgó a la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires la autarquía, y de acuerdo al inciso h) del artículo 9º, el personal de la Repartición pasó, prácticamente, a revistar en un régimen de estabilidad administrativa.

Atendiendo a este nuevo e importante estado de su personal se proyectó el reglamento del llamado a concurso para aspirantes a ingreso y se estudió la forma de

10-e) Gestoría de Jubilaciones

Teniendo en cuenta que existe un núcleo considerable de personal de la repartición, especialmente camineros y peones de cuadrillas, que por su estado de salud y avanzada edad se hallan disminuidos en capacidad laboral y cuentan, por otra parte, con antigüedad suficiente a los fines de su jubilación para gozar así de un merecido descanso, la Dirección de Vialidad resolvió crear la "Gestoría de Jubilaciones", cuyas funciones consisten en tramitar toda la documentación necesaria para la jubilación del personal que se halla en condiciones de hacerlo, como así también gestionar las pensiones de sus derechos ha-

JUBILACIONES TERMINADAS	
DECRETO 4007, cobro de anticipo del 80 % de jubilaciones y pensiones	70 En trámite 560
PENSIONES TERMINADAS	361 En trámite 94
PENSIONES A LA VEJEZ terminadas	42 En trámite 21
SEGURO COLECTIVO: Indemnización por fallecimiento; pagadas	3 En trámite 2
Idem por incapacidad	32 En trámite 30
RECONOCIMIENTO DE SERVICIOS, cajas nacionales, cajas de la Provincia	12 En trámite 8
	170-50

capacitar al personal en funciones, dándole la oportunidad de adquirir nuevos conocimientos y perfeccionar los ya habidos para que pueda desempeñarse en las tareas con la debida corrección al mismo tiempo que se integra el plantel de acuerdo con el impulso que se está dando actualmente a la marcha de la Dirección.

Al efecto de la capacitación la Dirección contrató los servicios de academias especializadas en la labor docente y el personal asistió a clase de dactilografía y ortografía, materias fundamentales para el empleado administrativo.

Cursan dactilografía cuarenta y tres alumnos empleados y ortografía treinta y seis. Los cursos tienen una duración de seis meses, y se están realizando con toda regularidad.

10-d) Entrega de medallas a los empleados que cumplieron sus bodas de plata con la Dirección de Vialidad

En un aparte de esta publicación exponemos este justo homenaje a los viejos y constantes empleados que prestigiaron la Repartición durante muchos años.

bientes, el cobro de haberes pendientes de pago, el seguro colectivo e indemnizaciones por enfermedad.

Al mismo tiempo la Gestoría de Jubilaciones facilita los trámites relativos a las certificaciones y reconocimientos de servicios que concurren a los fines de las jubilaciones, en el orden provincial, nacional, municipal o privado.

En el cuadro siguiente puede apreciarse la importante labor cumplida y deducir fácilmente los beneficios aportados a servidores y familiares a lo largo de solamente un año de emprendidas las tareas.

11-a) CONCURSO DE ANTEPROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LOS EDIFICIOS DE LAS ZONAS DE LA DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (1)

El fructífero campo de la iniciativa privada ha estado vedado, en general, a los profesionales de la ingeniería y la arquitectura, en cuanto se refiere a la construcción de edificios para la Administración Provincial.

Desde ahora los proyectos de edificios públicos provinciales podrán seguir el ejemplo de la Dirección de Vialidad de Buenos Aires y permitir el libre concurso y la efectiva competencia, con la secuela de indudables beneficios.

Como primer paso para la materialización de las doce obras, una para cada zona en que la Dirección de Vialidad tiene dividida la provincia se llamó a concurso de anteproyectos para el edificio de la Jefatura de la Zona XII, con asiento en la ciudad de Necochea. En este caso el terreno disponible es de dos manzanas fiscales ubicadas sobre la avenida Julio A. Roca, frente al hospital Municipal.

Del estudio practicado surge que la superficie necesaria para edificio de zona de Vialidad es de aproximadamente una hectárea de tierra, de forma regular. Se desecharon por ello fracciones que ya posee Vialidad en las Zonas I (Arrecifes), V (Chivilcoy), VII (Dolores) por tener superficies que se aproximan al cuarto de manzana. Se estudiará el destino a darle a dichas tierras. La ubicación de la fracción deberá elegirse sobre un camino o calle importante de acceso, fuera de las plantas urbanas, y de modo que se pueda entrar con cualquier equipo, en toda oportunidad necesaria.

Del mismo estudio surge el consejo de que se debe construir, cada edificio, con los siguientes cueros y superficies: Administración, 374 mc; Vivienda del Jefe de Zona 142 mc; Instalaciones complementarias de taller y zona, 122 mc; Talleres, 575 mc; Depósito, 670 mc; Lavado y engrase 140 mc; Garage, 400 mc; Playa de maniobras, 600 mc; Playa de acopio de inertes, 1000 mc; Estación de servicio, 80 mc; Cerco perimetral y caminos interiores, etc.

El edificio motivo del llamado a concurso de anteproyectos constará de cueros de administración, vivienda para el Jefe, talleres y depósitos, garages, instalaciones auxiliares, etc., con una superficie total de 2400 mc y un costo presupuestado en \$ 3.400.000 m%.

El anteproyecto que resulte ganador del concurso será adaptado para la construcción de los edificios de las Zonas V, I y IX con asiento en Chivilcoy, Arrecifes y Azul respectivamente. En cada caso se cuenta con una manzana de tierra que han ofrecido, en Chivilcoy y Azul las Comunas y en Arrecifes la Cámara de Industria y Comercio.

Para este llamado se obtuvo la colaboración del Centro de Ingenieros Provincia de Buenos Aires y de la Sociedad Central de Arquitectos, para la preparación de las bases. Asimismo, representantes de ambas instituciones integrarán el Jurado que deberá expedirse en el certamen y discernir los seis premios.

JURADO

El jurado estará constituido por el Presidente del Directorio de Vialidad y en caso de ausencia por el Vicepresidente, el Ingeniero Jefe de la Repartición, un profesional de la Arquitectura por la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas; el representante de los concursantes de acuerdo a lo que resulte de la aplicación de lo establecido en el art. 4º; un representante del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires; un representante de la Sociedad Central de Arquitectos y un representante del Consejo Profesional de la Ingeniería (Ley 5140). El Presidente del Directorio o su reemplazante será el Presidente del Jurado.

Los miembros del Jurado designados en representación de las Reparticiones Oficiales no recibirán retribución alguna por su cometido. Los designados por las Asociaciones privadas así como el representante de los concursantes percibirá, por el cumplimiento de su cometido la

(1) En otro lugar de este número damos el resultado del concurso.

suma de \$ 3.000 m/n por una sola vez y dentro de los 30 días de producido el dictamen definitivo del Jurado.

ADJUDICACIONES Y PREMIOS

Los premios se pagarán por la Dirección de Vialidad dentro de los 30 días siguientes al fallo.

Primer premio	\$ 25.000
Segundo premio	" 15.000
Tercer premio	" 10.000
Cuarto premio	" 7.000
Quinto premio	" 5.000
Sexto premio	" 3.000

CONTRATO

El autor del anteproyecto que obtenga el primer premio quedará de hecho designado para estudiar y ejecutar el proyecto definitivo en colaboración con la Dirección de Vialidad, siendo sus obligaciones:

Preparar el proyecto definitivo en base al anteproyecto premiado en primer término, con todos los planos, cálculos y previsión de instalaciones, necesarias para el llamado a licitación, ajustándose en todo a las disposiciones legales vigentes a esa fecha en la Provincia de Buenos Aires.

La Dirección se reserva el derecho de encargar al profesional adjudicatario la adaptación del anteproyecto que obtenga el primer premio para la construcción de otros edificios de zona, comprometiéndose a liquidar en cada caso y en carácter de honorarios, las sumas previstas en el arancel vigente a la fecha del contrato, en la Provincia.

12 - OBRAS EN EL EDIFICIO DE LA DIRECCIÓN

Con el objeto de ganar espacio y lograr una adecuada distribución de las dependencias de la Repartición tratando, en lo posible, de que allí se desenvuelvan la mayor parte de las actividades técnico-administrativas y lograr la necesaria independencia de movimientos, limitada actualmente por el arrendamiento de varias fincas que no son apropiadas para las tareas específicas y actúan contra el libre intercambio entre secciones, el Directorio de Vialidad ha previsto la reedificación y ampliación de su edificio central de la calle 7 entre 56 y 57 para lo cual han comenzado ya las obras.

Se evitará de esta manera la locación

HONORARIOS

Por el trabajo realizado, la Dirección de Vialidad reconoce como honorarios, para el primer premio, el arancel profesional establecido por la Ley 4048 y disposiciones vigentes a la fecha de expedición del jurado. Del arancel que resulte será deducida la suma abonada en concepto de premio del anteproyecto.

11-b) EDIFICIO DE LA ZONA DE PEHUAJÓ

A fines del año 1956 se encará la construcción del edificio de la Zona VIII cuya jefatura está instalada en la ciudad de Pehuajó y que abarca los partidos de Carlos Casares, Rivadavia, Pellegrini, Adolfo Alsina, Guaminí, Caseros, Trenque Lauquen, Pehuajó y Bolívar.

La construcción se levanta en una esquina situada en la zona céntrica de la ciudad, en las inmediaciones de la estación del ferrocarril D. F. Sarmiento, y su terreno tiene una superficie de 2.000 metros cuadrados. Se compone, el moderno edificio, de: Talleres para unidades livianas y equipos, con comodidades para el personal mecánico; oficinas y depósitos y casa-habitación para Jefe de Zona en la planta alta.

A la fecha se han efectuado las obras de hormigón armado y la cubierta de los talleres, siguiéndose a ritmo intenso, existiendo para la terminación total un plazo, desde sus comienzos, de 14 meses.

Esta obra de imprescindible y urgente necesidad para la Dirección, tiene un presupuesto de aproximadamente \$ 3.000.000 moneda nacional.

de locales alejados, de propiedad privada, y se concentrará el funcionamiento de acuerdo a la nueva reestructuración, ya que, por otra parte, hace muchos años se ha sobrepasado la capacidad del actual edificio.

En el proyecto de ejecución se ha tenido en cuenta también, la construcción de la mansarda con lo que se duplicará la superficie útil sin alterar la fisonomía arquitectónica, quedando así preservada y respetada la condición de edificio histórico.

Las tareas emprendidas comprenden:

(Concluye en la página 68)

OBRAS INCORPORADAS A NUESTRA BIBLIOTECA

PLAIN CONCRETE (HORMIGÓN SIMPLE), por Edward E. Bauer, Profesor asociado de Ingeniería Civil en la Universidad de Illinois. Un volumen en tela 23 1/2 x 15 con 441 páginas, numerosas figuras y tablas. Editado por McGraw-Hill Book Co. Nueva York.

Concordante con las observaciones del autor a la 3ª edición de la presente obra, reconocemos que el hormigón simple ha experimentado en los últimos 20 años un marcado desarrollo. En vista de ello Bauer se dedicó de lleno a reformar por completo las ediciones anteriores, incorporando a la presente edición los últimos adelantos que rigen la materia. Por nuestra parte podemos agregar que el libro comentado, sin duda alguna ha de ser de utilidad a sus lectores.

INDICE

Parte I

1) Introducción; 2) Cemento Portland estándar; 3) Cementos especiales; 4) Agregados minerales, mezclas y agua; 5) Dosisificación teórica y aplicada; 6) Factores que influyen sobre la resistencia; 7) Preparación del hormigón; 8) Colocación, terminación y curado; 9) Duración, trabajabilidad e impermeabilidad; 10) Comprobación del hormigón en el campo; 12) Especificaciones; 13) Toma de muestras; 14) Ensayos.

Parte II

Instrucciones para los ensayos de laboratorio. Apéndice.

PILE FOUNDATION (FUNDACIONES), por Robert D. Chellis, Ingeniero Constructor de la Stone & Webster Corp. Un volumen en tela 23 1/2 x 15 1/2 con 681 páginas, numerosas figuras y gráficos. Editado por McGraw-Hill Co. Nueva York.

El concepto básico del autor ha sido incluir en una obra todo el material necesario al diseño, hincamiento y conservación de pilotajes. Para dar al lector una idea referente a la forma amplia con que se trata el tema, cabe mencionar algunos temas considerados de saber: Relación entre la perforación y mecánica de los suelos, los métodos más eficientes para determinar la capacidad del pilotaje establecidos por la resistencia del hincamiento y los valores de fricción. Descripción y selección de martinetes, tipos de pilotes etc. Entre el material del libro merecen mencionarse el capítulo dedicado a los fracasos habidos en pilotajes; citanse sesenta casos, las causas, métodos de prevención y por último su reconstrucción.

La breve síntesis mencionada basta para dar al lector una idea de la importancia de la obra.

Sumario

Principios básicos; Análisis del pilotaje; Velocidad del martinete, golpes, tensión del hincamiento; Equipo del hincamiento; Selección del pilote y método de hincamiento; Agrupamiento y separación; Diseño estructural de los pilotes; Pilotes de madera, hor-

migón, tubulares, de forma de caja de fundación y cajas de fundación; Pilotes "H" y otros pilotes metálicos; Tablестacas; Deterioro y Conservación; Solidificación de suelos; Ensayos de carga; Fracasos de fundaciones con pilotes.

Tablas

Números temporarios de compresión; Datos de operación sobre los martinetes, extractores y otro equipo; Datos sobre pilotes, suelos, equipo desaguarador.

Apéndices

Fórmulas; Ejemplos numéricos con datos supuestos; Ejemplos numéricos con datos de campo; Sumario de resultados comparativos de ensayos; Métodos aplicados para determinar las cargas en pilotajes con cargas exótricas; Métodos aplicados para el diseño de pilotes de hormigón premoldeados; Informes y deberes del inspector de pilotajes; Características y datos de resistencia de maderas empleadas en pilotajes; Normas típicas; Bibliografía.

THE THEORY AND PRACTICE OF REINFORCED CONCRETE (LA TEORIA Y PRÁCTICA DEL HORMIGÓN ARMADO), por Clarence W. Dunham, Profesor asociado de Ingeniería Civil en la Universidad de Yale. Un volumen en tela 23 1/2 x 15 con 499 páginas, 276 figuras, tablas y ábacos. Editado por Mc Graw-Hill Book Co. Nueva York.

El libro de Dunham, dedicado al principiante en la profesión, trata en forma clara y concisa un temo técnico que continuamente se amplia y modifica. El autor parte de la base de presentar principios y conceptos fundamentales. Lógicamente resulta bastante difícil saber en qué punto comenzar y donde terminar tratando un tema tan amplio.

El autor se esfuerza en hacerle ver al lector la relación entre los componentes de la obra de modo que cada uno cumpla con su función y finalmente presentar un proyecto que, una vez realizado será digno de su trabajo. Nuestro breve comentario, sin duda, ha de ser útil a los hombres que egresan de nuestras Universidades y que se interesan en libros de envergadura.

Notas Bibliográficas de Libros y Revistas

Sumario

Características y manufactura del hormigón; Vigas sujetas a flexión; Ligazón; Redes de corte y nervaduras en las vigas; Vigas compuestas; Columnas; Flexión combinada y compresión; Fundaciones; Placas y pretenso; Hormigón premoldeado y misceláneas; Detalles arquitectónicos y misceláneas; Problemas de diseño.

COMPOSITION AND PROPERTIES OF CONCRETE (COMPOSICION Y PROPIEDADES DEL HORMIGON), por George T. Troxell y Harmer E. Davis. Ambos Profesores de Ingeniería Civil de la Universidad de California. Un volumen en tela 23 x 15, 434 páginas, numerosas tablas y figuras. Editado por McGraw-Hill Book Co. Nueva York.

Hoy, más que nunca, el ingeniero se ve obligado a dedicar parte de su tiempo a considerar problemas relacionados con la fabricación y utilización del concreto. El éxito del cemento que tenga del material de referencia Troxell y Davis se hayan tomado el trabajo de publicar el libro que comentamos. La primera parte es descriptiva dando al lector la información necesaria de los múltiples factores que abarca la dosificación, producción y control del concreto simple. Bien puede ser útil al ingeniero como guía en la elección de materiales que piensa emplear en sus proyectos. La segunda parte concierne a los ensayos y problemas relacionados.

Sumario

Naturaleza del problema; Materias primas: Cemento Portland; Agregados; Agua, aditivos y materiales; misceláneas; Características del concreto fresco; Dosificación de mezclas y preparación del hormigón; Colocación y curado; Encofrados; Resistencia del hormigón; Permeabilidad y duración; Cambios volumétricos y arrastre; Otras características; Clases especiales de hormigón; Inspección, informes y planillas. Presentación y análisis de los datos. II Parte: Trabajo de laboratorio, instrucciones generales.

PRESTRESSED CONCRETE STRUCTURES (CONSTRUCCIONES DE HORMIGON PRETENSONADO), por August E. Komenant, ingeniero consultor. Un volumen en tela, 23 1/2 x 15, 261 páginas, 153 figuras y 8 tablas. Editado por McGraw-Hill Book Co. Nueva York.

En las dos décadas pasadas se amplió en forma considerable el conocimiento relacionado con el hormigón pretensionado. Pese a los adelantos anotados aún hoy no hay una teoría general sobre el diseño con el material de referencia. Tan es así que, relativamente, un grupo reducido de ingenieros conoce los preceptos básicos.

En base a este criterio el autor se empeña en presentar en forma concisa y clara una discusión general del tema de referencia dedicado tanto al ingeniero de obras como al investigador.

Sumario

Consideraciones generales; Propiedades físicas de los materiales utilizados en estructuras de hormigón pretensionado; Teoría referente al diseño de estructuras de hormigón pretensionado; Estructuras representativas de hormigón pretensionado. Apéndice: Tablas varias.

RESISTANCE OF MATERIALS (RESISTENCIA DE MATERIALES), por Fred B. Seely, profesor emérito de mecánica teórica y aplicada, y James O. Smith, profesor de mecánica teórica y aplicada ambos de la Universidad de Illinois. Un volumen en tela 22 x 14 con 459 páginas y 434 figuras, editado por John Wiley & Sons, New York.

Los autores de la obra comentada, son profesionales ampliamente conocidos en los círculos científicos y universitarios norteamericanos. Por lo tanto no es de extrañar que esta obra merezca el interés de los entendidos en la materia. El tema es tratado con amplitud, con un enfoque a tono en la actualidad. Lo cual es de fácil comprensión para los temas tratados. A saber: Relación entre cargas, esfuerzos y deformaciones; Torsiones en vigas; Flecha de flexión en las vigas; Cargas axiales de tracción y de flexión combinadas; Cargas de momento. Inestabilidad. Columnas; Piezas estáticamente indeterminadas; Relación entre tensiones en un punto; Cargas estáticas combinadas; Cargas repetidas, fatiga de metales; Cargas dinámicas; Vigas compuestas, vigas de hormigón armado; Flexión asimétrica. El método de doble viga; El método de la viga conjugada para la flecha de flexión de las vigas; Vigas continuas; Vibración elástica de piezas resistentes a las cargas.

DIE CROSS - METHODE UND IHRE PRAKISCHE ANWENDUNG (EL METODO DE LOS CROS Y SU APLICACION PRACTICA), por Richard Guidan profesor de la Universidad técnica de Hannover. Un volumen en tela 25 x 17 con 470 páginas, 800 figuras, 75 tablas y 46 ejemplos de cálculo. Editado por Springer Verlag de Viena.

Entre los autores de obras de ingeniería Ricardo Guidan es sin duda alguna uno de los más conocidos y sería redundancia hacer resaltar nuevamente sus méritos ampliamente conocidos. Su nueva obra sobre el método Cross y su aplicación plástica, merece la atención del lector. En la introducción el autor menciona la extendida difusión del método de Cross en el cálculo de las armaduras lo que es fácil de comprobar con la extensa bibliografía temática.

No obstante, hasta la aparición de la obra comentada no ha habido un texto suficientemente amplio que tratase el problema en su conjunto. La obra de Guidan enfoca la materia desde la conexión estática, haciendo resaltar las peculiaridades del método y al mismo tiempo facilita la tarea del técnico mediante la cantidad de tablas incorporadas a la obra.

Asimismo los ejemplos de cálculo resueltos con amplitud, facilitan la comprensión del texto. La obra ha sido dividida en tres partes a los fines de una mejor orientación.

La primera parte, subdividida en cinco capítulos, contiene todo el material explicatorio del método de Cross y de su adecuada aplicación en la práctica. El capítulo primero explica en forma extensa las bases de cálculo y al mismo tiempo transmite al lector los preceptos fundamentales de la estática aplicada a las armaduras. Los capítulos siguientes tratan de las armaduras sin y con cartelas, líneas de influencia para armaduras estáticamente indeterminadas, influencia de la temperatura en armaduras estáticamente indeterminadas y otras influencias secundarias.

La segunda parte está dedicada íntegramente a los aspectos prácticos del método de Cross.

La tercera parte abarca las tablas.

DESIGN OF PRESTRESSED CONCRETE STRUCTURES (DISEÑO DE CONSTRUCCIONES DE HORMIGON PRETENSONADO), por T. Y. Lin profesor de ingeniería civil en la Universidad de California. Un volumen en tela 23 1/2 x 15 con 456 páginas y abundantes figuras, editado por John Wiley & Sons New York.

El autor, profesor de ingeniería civil en la Universidad de California, es uno de los tantos profesionales con inquietudes dedicadas, lo que surge ya de la dedicatoria de la presente obra que textualmente dice: "A los ingenieros que más bien que seguir ciegamente a las normas de la práctica se empeñan en aplicar las leyes de la naturaleza".

La obra de referencia se divide en los siguientes capítulos: Introducción; Materiales; Sistemas de precompresión; Anclajes; Pérdida de precompresión-irricción; Análisis de las secciones por flexión; Diseño de las secciones por flexión; Rotura, unión, soporte; Deflexión de la viga y trazados; Precompresión parcial y refuerzos no comprimidos; Vigas continuas; Placas; Tensores y miembros de compresión; Precompresión circular; Esfuerzos admisibles y factores de carga; Economía; Problemas especiales; Apéndices.

Cabe dejar constancia que la obra comentada está redactada en forma fluida y comprensible. Por lo tanto ha de esperarse que resulte un elemento útil a los profesionales que la consulten.

MANUEL DU LABORATOIRE ROUTIER (MANUAL DEL LABORATORIO VIAL), por R. Peltier, ingeniero jefe de puentes y caminos y sub-director del laboratorio central. Un volumen en tela 24 1/2 x 16 con 288 páginas y 60 figuras. Ed. Dunod, 92 rue Bonaparte.

Este manual trata los temas: Terminología; Terraplenes; Suelos de fundación; Piedras y gravas; Cementos y concretos; Ligantes de hidrocarburos; y los siguientes ensayos: Suelos; Piedras; Cementos y concretos; Ligantes de hidrocarburos.

En la introducción del libro el señor A. Rumpfer, Director de Vialidad en el M.O.P. de Francia, comenta en forma favorable la obra del autor. Ciertamente podemos adherirnos al comentario halagüeño pues R. Peltier trata en forma clara, concisa y práctica el tema de la investigación vial en el laboratorio. De este modo la obra citada puede ser recomendada a todos los técnicos que se interesen en la materia.

TEMAS DE INTERES VIAL

Revistas Recibidas en Set.-Oct. 1937

REVISTAS ARGENTINAS

BOLETIN DE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD Set. y Octubre
Licitaciones; Obras; Adquisiciones y Noticioso de Caminaciones.

CAMINOS, No 175/1957

Durabilidad de mezclas bituminosas.
Prácticas de mantenimiento de carreteras.
Cooperación norteamericana para la construcción de carreteras.

CARRETERAS, No 10/1957

Estabilidad de mezclas asfálticas.
Las comunicaciones con la mesopotamia.
Una visita al Road Research Laboratory, de Londres.
Camino interprovincial San Juan-San Luis.

Aspecto financiero de la Ley Nacional de Vialidad.

CARRETERAS, No 11/1957

La vialidad argentina en una encrucijada.
La vialidad provincial de las distintas provincias argentinas.
Las construcciones viales en el país.
La vialidad en la enseñanza universitaria.
Criterios actuales y tendencias en proyectos y construcciones de pavimentos de hormigón y suelo-cemento.
Presente y futuro de la vialidad argentina.

CONSTRUCCIONES No 146

El túnel de la Habana.
El mortero magnésico.
La piedra colada.
Hormigón embutido para pilas de puentes.

CONSTRUCCIONES N° 147

Intereses por mora en el pago de mayores costos en la legislación de obras.
Planta de descarga y venta de granza en Dock Sud.

Concurso sobre planeamiento de la región metropolitana de Buenos Aires.

Una concepción nueva del problema de la vivienda.

Quinta Reunión Anual de Delegaciones de la Cámara de la Construcción.
Normas para tasación de inmuebles. Ley N° 13.512.

EL ASFALTO, N° 9/1957

Dosificación de un concreto asfáltico.
IX Reunión Anual del Asfalto.

REVISTAS EXTRANJERAS**BETON & STAHLTRONAU N° 9/1957 (alemán)**

Construcción de puentes en Berlín, en la posguerra.

El puente "Dischinger" en Berlín.

Dos puentes nuevos de hormigón armado.

BRUCKE UND STRASSE N° 7-3/1957 (alemán)

Armaduras de madera para puentes de hormigón.

Hormigón de elevada resistencia al desgate en la construcción vial.

Losas de hormigón con impregnación bituminosa en la construcción vial.

La autopista Alejandría Cairo.

La vialidad en la U.R.S.S.

Las carreteras en la U.S.A. hoy en día son mucho más seguras que 19 años atrás.

BRUCKE & STRASSE, N° 9/1957 (alemán)

Los computadores electrónicos ayudan en la construcción vial.

Hormigón vial altamente resistente al desgate.

Liquidación del movimiento de tierra, utilizando para el cálculo en las curvas viales, las curvas en espiral.

Desarrollo y realización vial en la China roja.

CEMENTO HORMIGÓN, N° 279 (castellano)

Origen e importancia de los viales de intercambio técnico a EE.UU.

La empresa cementera norteamericana.

La industria del cemento en norteamérica.

Organización de las empresas de EE.UU. en su aspecto industrial.

Las fábricas de EE.UU.

Una entidad modelo.

Nuevo tipo de precalentador de material crudo de entrada a los hornos rotatorios desconocido en Europa.

Autopistas de hormigón en EE.UU.

CEMENTO HORMIGÓN, N° 280 (castellano)

Estudio crítico de las fórmulas de dosificación.

Práctica de forja de bolas de acero para molinos de cemento.

DER BAUINGENIEUR N° 7/1957 (alemán)

La construcción de puentes en las carreteras federales.

El puente colgante sobre el Sena en "Tancaurville".

Reparaciones de cables del puente colgante "Manhattan".

DER BAUINGENIEUR, N° 8/1957 (alemán)

Las arcillas laminares con planos de deslizamiento en las fundaciones (Un estudio geotécnico).

Tensiones en bocas de túneles con corte rectangular y mampostería abovedada.

Investigación sobre la resistencia en la punta de pilotes hincados.

Contribución al cálculo de una pared tableada-tacada sin anclaje.

Verificación de presiones en terrenos montañosos deslizables.

Desarrollo de las máquinas utilizadas en la construcción.

Cálculo de valores de asentamiento en fundaciones.

El puente nuevo sobre el Mississippi en Nueva Orleans.

El loes, como terreno para construcciones.

Métodos geofísicos de investigación.

Nuevas máquinas viales y para la construcción, en la feria industrial de Hannover, apéndice 1.

DER BAUINGENIEUR, N° 9/1957 (alemán)

Puentes masivos en las carreteras alemanas.

Túneles y galerías subterráneas. Modificaciones y éxitos.

ENGINEERING NEWS-RECORD, N° 4/1957 (inglés)

La escasez del cemento tornase un tanto crítica.

El Estado trabaja arduamente en los problemas del programa vial.

Más kilómetros de camino vial serían agregados al ya abultado programa de construcción de carreteras.

Construcción en 7 días de un alcantarillado para eliminación de lodo cloacal, 7 millas mar adentro.

El concreto reemplaza a la madera en las torres de tensión.

EXCAVATING ENGINEER, N° 9/1957 (inglés)

Trabajos de excavación en Great Salt Lake.

El mantenimiento de equipos costosos en zonas alejadas.

INGENIERIA CIVIL (Colegio Ing. Civiles de Cuba), N° 7/1957 (castellano)

Paso a través del edificio de correos de Chicago.

Abaco para determinación de momentos de curvas uniformemente reanartidas.

Sencllos aparatos para la investigación rápida del subsuelo de las construcciones.

HIGHWAY, Revista de Carreteras, N° 3/1957 (castellano)

La construcción de la autopista al puente Carquinez, implica grandes excavaciones.

Reemplazando los pasos a nivel de la ciudad.

Efectos del programa federal sobre economía nacional.

La seguridad personal en las autopistas.

HIGHWAY, Magazine N° 141 (inglés)

Algo nuevo aún en Texas (La Carretera troncal Dallas Fort Worth).

La División Nacional de Vialidad no encontrada mejor para hacer conocer sus planes y proyectos al público, que hacerse presente en la feria campestre de St. Louis.

El Ferrocarril Pacífico del Sur, ha iniciado uno de los trabajos de movimiento de tierra más ambiciosos.

JOURNAL OF THE AMERICAN CONCRETE INSTITUTE, N° 1/1957 (inglés)

Práctica recomendada para la evaluación de los resultados del ensayo de compresión del concreto.

Efectos de un aumento en el tiempo de aplicación de cargas en la tensión y deformación de las vigas de concreto.

Método general para el análisis de losas planas.

Acción y efecto de una cubierta impermeable con respecto a la durabilidad del concreto.

JOURNAL OF THE AMERICAN CONCRETE INSTITUTE, N° 2/1957 (inglés)

Procedimiento de prueba para la determinación del valor relativo de adherencia de los hierros para construcciones en hormigón armado.

Aplicación de la teoría de las vigas en las fundaciones elásticas, según la teoría de Timoshenko y Hetenyi.

Resistencia mecánica de las mezclas de sílice cemento y cemento portland puro, curado en autoclave.

Pruebas estáticas y de fatiga en las vigas pretensadas.

Calibración y empleo del martillo para el ensayo de impacto.

PUBLIC ROADS, N° 9/1957 (inglés)

Comportamiento del conductor de auto.

El medidor AE-55, empleado en la determinación del contenido de aire del concreto.

Estudio de las características de tránsito en zonas residenciales suburbanas.

Comportamiento de las imprimaciones a base de óxido de hierro y plomo, cuando son directamente expuestas a la intemperie.

EJECUCION Y CONSTRUCCION DE LA RED VIAL. - Conclusión de la página 20.

3º) Que es urgente la descentralización efectiva de la administración, no en sentido de desmontar maquinaria, sino de transformar acoples rígidos en acoples flexibles, para que las reparticiones viales, con sus profesionales y agentes técnicos y administrativos, tengan un ritmo de marcha correcto, adecuado y normal;

4º) Que es indispensable la participación y responsabilidad de los empresarios

Determinación de las 30 horas de mayor volumen de tránsito anual.

ROUTES ET DES AERODROMES, N° 307 (francés)

El puente de Ivry sobre el río Sena.

Evolución de las técnicas de carreteras.

Algunos problemas de carreteras.

Caminos secundarios - Construcción.

Corrosión del acero en el hormigón armado.

Carreteras europeas.

Recorrido los puestos de la Feria de París año 1957.

La autopista Estrel - Costa Azul.

STRASSE & AUTOBAHN, N° 8/1957 (alemán)

El problema de inspección de las mezclas bituminosas.

La modernización del servicio invernal en las carreteras.

Misión de la administración vial en relación a la defensa nacional.

STRASSE & AUTOBAHN, N° 9/1957 (alemán)

Una ojeada sobre la reconstrucción vial en Berlín (Oeste) después de 1945.

Resultados prácticos con el empleo de la fotogrametría, en la construcción de autopistas.

El incremento del tránsito motivado por los cambios de orden económicos.

El diseño de las bocacalles desde el punto de la técnica del tránsito.

Las carreteras troncales en el presupuesto federal.

La dirección vial en Francia.

TRAVAUX, N°274 (francés)

Dique y embalse de agua en el Salto Pressy en río Giffre.

La utilización de membranas en las obras hidráulicas.

Cimbra de puentes.

Las capas (inas asfálticas prefabricadas al servicio del almacenamiento de agua.

El Puente de Ivry sobre el río Sena.

donde haya una acción ejecutiva. El empresario está obligado, como parte integrante, a prestar su colaboración para subsanar los inconvenientes de la acción ejecutiva. Este es su deber, así como tienen derechos para ser admitidos y escuchados en todos los sectores;

5º) Que debe lograrse, en el más breve tiempo, la revisión de la ley de Obras Públicas de la Provincia y un adecuado reajuste del Registro de Licitadores que contemple la situación actual de las empresas del país.

permitirles, sin duda, acometer tareas que redundarán directamente en beneficio de todas las poblaciones de la provincia de Buenos Aires.

"Confiamos que el esfuerzo, la tenacidad y el celo de sus hijos, habrá de valorar auténticamente esta auspiciosa iniciativa, brindando el calor de su entusiasmo para afirmar un nuevo mojón en los grandes destinos que les están reservados".

PRIMER CONSEJO ZONAL. - Conclusión de la página 38.

inmensa en un sistema de vida, que devuelva al interior del país el rango y la jerarquía que le compete por derecho propio, junto a la seguridad de que el esfuerzo de sus hijos es retribuido sin tutorías denigrantes o interesadas, con todas las posibilidades que aspiramos para el hombre argentino.

"Este nuevo ordenamiento legal habrá de

DIA DEL CAMINO. - Conclusión de la página 24.

desarticulación del régimen de la ley cuyo aniversario nos congrega, sea la pérdida de gran parte de la estructura privada-estatal que creció a su amparo y cuya falta nos enfrenta aún hoy con la impotencia cuando pretendemos realizar siquiera los modestos programas que nos permiten nuestros magros recursos disponibles.

Se pretende reintegrar al patrimonio vial el gravamen sobre combustibles. Por la facilidad, seguridad y regularidad de percepción es el recurso que vialidad necesita. Por la relación directa que existe entre la tasa que se paga y el servicio que se recibe en su recurso específico. Por haber consentido las provincias —titulares de ese derecho— la imposición sólo para vialidad, es un recurso exclusivo. Pero la posición de las provincias en este delicado aspecto financiero, inclinable en sus derechos, ha dado no obstante, en todo momento una prueba de patriotismo y de verdadera comprensión de los angustiosos problemas que pesan sobre el gobierno central. Es así como su Comité Permanente de Vialidades ha dicho reiteradamente que el "reintegro al patrimonio vial de la totalidad del fondo proveniente de los gravámenes a los combustibles", "atento a la urgencia de los trascendentales problemas a cuya solución se encuentra abocado el gobierno nacional", "debe hacerse en forma progresiva, pero fijándose desde ya la norma con que ha de operarse la citada restitución". Como se ve queda allanado el camino para alcanzar, con sentido realista, la gran solución que no puede demorarse.

Señores: es posible que el panorama vial del país nos tenga a todos impacientes, inquietos, y a veces también, enristecidos. Pero no estamos desorientados. Tenemos un norte en este instrumento de 1932. Tengo fe en que la ley natural ha de cumplirse y que tras los obstáculos, que al demorarla, no hacen sino más deseada la conquista final, la vialidad argentina ha de reencontrarse en su propio cauce, para ayudar al país a alcanzar la cima de sus altos destinos.

IMPORTANTE CONVENIO. - Conclusión de la página 28.

Ruta Nacional Nº 226 (Tramo Bolívar-Olavarría)

Este tramo vincula las localidades de los partidos de Bolívar y Olavarría, beneficiando esas regiones y sus alrededores.

La longitud del tramo mencionado es de aproximadamente 110 kms. y la de los accesos a Bolívar y Olavarría de 3 kms. cada uno. El tramo Bolívar-Olavarría, conjuntamente con los caminos provinciales Gral. Arenales-Junín-Gral. Viamonte-9 de Julio, que se proyectan para un futuro inmediato, y con el tramo Nueve de Julio-Bolívar, en construcción, cerrará el circuito a una carretera única que se vinculará al sud de la Provincia de Santa Fe con los puertos de Mar del Plata y Necochea. Estos resultarán así, la natural salida de una extensa zona del centro de la Provincia, que derivará su producción a un puerto mejor dotado que el que actualmente utiliza, como es el congestionado puerto de la Capital Federal.

PRIMER ASO DE AUTARQUÍA. - Conclusión de la página 62.

Planta baja:

Se remodelará la superficie total de esta planta, demoliendo tabiques internos, ampliando ambientes y habilitando locales cuyo destino, no se aprovechaba para los fines específicos de la Dirección, (así ocurría en el caso de Mayordomía en que se ganaron 400 mc). Asimismo se realizarán las mejoras en los locales sanitarios.

Planta principal:

Se encara la reedificación de una parte de esta planta, modernizando sus ambientes y habilitándose además, un entrepiso, planta intermedia, sobre el segundo hall, con lo que se conseguirá un aumento de superficie disponible para oficinas de 170 metros cuadrados.

Planta sobre terraza:

Sobre el ala posterior del edificio, se prevé la construcción de una mansarda con locales destinados a Biblioteca y Salón de Actos, con su correspondiente local sanitario, lo que hace una superficie total a habilitarse de 250 m².

Inversiones:

El presupuesto total de las obras proyectadas, asciende a la suma de pesos 2.608.983 m/nacional.

Deberá considerarse además el aumento correspondiente a las obras en ejecución, cuyo costo insumirá aproximadamente \$ 533.516,57 m/nacional.

El monto total a invertirse para los trabajos antedichos asciende a la cantidad total de \$ 3.042.499,47 m/nacional.

Construcción del Edificio DE LA ZONA XII

- Fallo del Jurado del Concurso de Anteproyectos (1)
- Adjudicación de premios
- Exposición de anteproyectos

Dicho Concurso, que finalizó con el fallo del Jurado nombrado al efecto, tiene por objeto la construcción del edificio para la Zona XII de la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires, con asiento en la ciudad de Necochea y constará de dependencias que abarcarán una superficie total de alrededor de 2.400 metros cuadrados y cuyo costo ha sido presupuestado en aproximadamente pesos 3.400.000 m/nacional.

El edificio será levantado en 1 manzana de tierra ubicada en la calle Julio A. Roca, frente al Hospital Municipal de Necochea.

El Jurado, compuesto por representantes del Gobierno Provincial y de Entida-

des relacionadas con la construcción, estuvo constituido por el Presidente del Directorio de la Dirección de Vialidad, Ingeniero Pedro Petriz, el Ingeniero Jefe de la misma, Ingeniero José Néhim, el representante de los concursantes Ingeniero Héctor Daneri, el representante del Centro de Ingenieros Provincia de Buenos Aires, Ingeniero Lazar Aronin, el representante de la Sociedad Central de Arquitectos, Arquitecto Francisco F. Rossi, el representante del Consejo Profesional de la Ingeniería de la Provincia de Buenos Aires, Arquitecto Adolfo R. Chamorro y el Arquitecto Jorge A. Ponti por la Dirección de Arquitectura y luego de un minucioso estudio de los once anteproyectos presentados, de los que no fue rechazado ninguno, falló el 5 de noviembre ppdo. adjudicando los seis premios instituidos, en el siguiente orden:

Primer Premio:

Anteproyecto correspondiente a los Arquitectos Jorge T. Salas, matrícula de Inscripción Nº 6139, y Arquitecto Patricio Billoch, matrícula de Inscripción Nº 6029 \$ 25.000

Segundo premio:

Desierto.

Tercer premio:

Anteproyecto correspondiente al Arquitecto Jorge Alberto Gascón, matrícula de inscripción Nº 8797 " 10.000

Cuarto premio:

Anteproyecto correspondiente al Arquitecto Mauricio José Repposi, matrícula de inscripción Nº 1550 " 7.000

Quinto premio:

Anteproyecto correspondiente al Arquitecto Augusto Boccara, matrícula de inscripción Nº 8818 " 5.000

Sexto premio:

Anteproyecto correspondiente a los Arquitectos Germán Enrique Framiñan, matrícula de inscripción Nº 1179, Arquitecto Félix Cirio (h), matric. inscr. Nº 5117 e Ingeniero Isaac Danon, como asesor técnico estructural, matrícula profesional Nº 4076 " 3.000

De acuerdo a las bases del concurso, los anteproyectos fueron expuestos públicamente en el hall central de la Dirección

de Vialidad, calle 7 Nº 1175 de la ciudad de La Plata, durante 15 días, a partir del 11 de noviembre de 1957.

(1) En otro lugar de este número damos cuenta del llamado a concurso de anteproyectos con detalles de la construcción. —En el próximo número publicaremos las críticas y fotografías correspondientes.

