

DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD
DE LA PAMPA

Y

ASOCIACION ARGENTINA
DE CARRETERAS

**FONDO ESPECIAL DE
CAMINOS COMUNALES**
(anteproyecto de ley)

Reunión celebrada el 9 de agosto de 1974

DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD
Centro Cívico - Casa de Gobierno - Piso 2°
Santa Rosa - Provincia de La Pampa

ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS
Paseo Colón 823, Piso 7° - Buenos Aires

SANTA ROSA (PROVINCIA DE LA PAMPA) 1974

FONDO ESPECIAL DE CAMINOS COMUNALES — ANTEPROYECTO DE LEY

A50
FOM
E1

SUMARIO

Presentación por los Ingenieros Antonio J. Fiorucci, Presidente de la Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa, y Pedro Petriz, Presidente de la Asociación Argentina de Carreteras.

Anteproyecto de ley preparado conjuntamente por la Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa y la Asociación Argentina de Carreteras.

Palabras del Ingeniero Antonio E. J. Fiorucci.

Palabras del Ingeniero Pedro Petriz.

Palabras del Señor Subsecretario de Gobierno y Justicia de la Provincia de La Pampa, Don Juan Carlos Suárez.

Palabras del Ingeniero Juan Ospital, Jefe de Vialidad Provincial.

Debate sobre el anteproyecto.

Palabras del Ingeniero Ricardo Gastellú, en representación de la Dirección Nacional de Vialidad.

Palabras de la Señor Gobernador de la Provincia de La Pampa, Don Aquiles J. Regazzoli, clausurando el acto.

Impreso en Argentina

Hecho el registro que ordena la ley Nº 11.723

© Asociación Argentina de Carreteras, 1974
Paseo Colón 823, piso 7º, Buenos Aires

Tirada de la edición: 1.200 ejemplares

Impreso por José Luis Trenti Rocamora,
Virrey Liniers 313, Buenos Aires, durante
la segunda quincena de diciembre de 1974.

PRESENTACION

Una feliz y no circunstancial coincidencia entre dos entidades estrechamente ligadas a la vialidad del país —la Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa y la Asociación Argentina de Carreteras— llevó a la preparación conjunta de un anteproyecto de ley sobre el “Fondo Especial de Caminos Comunales” que estructura un régimen orgánico y permanente para el desarrollo del camino comunal o terciario de jurisdicción comunal, con destino a regir en la citada provincia. El trabajo realizado es una prueba bien elocuente de los beneficios que pueden alcanzarse cuando las entidades públicas y privadas, sin reservas de ninguna especie, con gran disposición a las aperturas y en aras a perfeccionar el alcance de sus cometidos, advierten que cada una de ellas pueden —casi seguro, tienen— enfoques propios para la solución de problemas que le son comunes, que desean llevar a la confrontación, a la dilucidación, al diálogo, como fórmula indiscutible para los mejores logros finales.

Siempre hemos entendido que es inteligente actitud de gobierno la consulta y el requerimiento de colaboración a las instituciones privadas, como modo de contar con una opinión más —como parcela, al menos, de la opinión pública— y tal vez con nuevas ideas concretas para ser computadas como

elemento de juicio antes de asumir, muchas veces, importantes decisiones de gobierno. Y las instituciones privadas no deben contenerse puramente en actitud de fiscales de la gestión de gobierno limitándose sólo a señalar aspectos de la misma, en mucha mayor medida —lo enseña la experiencia— los de signo negativo, ni incurrir tampoco en calculados silencios. Sin claudicar de la crítica —una de las razones mismas de la existencia institucional— que deberán encuadrar en una estricta objetividad, será necesario asimismo aportar ideas y soluciones concretas con relación a los problemas que en cada caso motiven su preocupación.

La Dirección Provincial de Vialidad de La Pampa y la Asociación Argentina de Carreteras asumen, a través de este trabajo —afirmando así una tradicional línea de conducta— la postura que a cada una de ellas, conforme el campo en que actúan, le corresponde de acuerdo con el juicio que dejamos precedentemente señalado.

El anteproyecto de ley que citamos fue analizado en asamblea pública en la ciudad capital, Santa Rosa, en confrontación hondamente democrática, a la que concurrieron las más altas autoridades provinciales, legisladores provinciales, intendentes municipales, presidente de comisiones de fomento, representantes de entidades privadas vinculadas al comercio, la industria y las actividades del agro.

Luego de la exposición de los oradores informantes del sentido y normas que regirán la legislación propuesta, hubo un cambio de opiniones entre los concurrentes con aportes de mucho interés para mejorar el texto anteproyectado, todo lo que fue elevado al Poder Ejecutivo provincial para que luego de su estudio sea llevado ante la Legislatura de la provincia.

El régimen proyectado tiende, en cierto modo, a institucionalizar prácticas ya vigentes en la Provincia de La Pampa, asegurando su imperio en base a continuidad y permanencia, mejorándolas, por supuesto, con experiencias propias y de otras jurisdicciones. Está orientado, como se ha dicho, a perfeccionar el desarrollo de la vialidad comunal, centrándolo en dos principios fundamentales. Por un lado el fortalecimiento y capacitación de la comuna, a la que se asignan funciones de participación en la elaboración de los planes generales de vialidad, insertando la obra comunal en el conjunto con las dos restantes redes de caminos —nacionales y provinciales —así como de promoción y realización de las obras correspondientes en su propia red. El segundo principio reclama la participación y contribución de los beneficiarios directos de las obras en su realización por el régimen de consorcios.

El tema que tratamos se ubica dentro de lo que hemos dado en designar como apertura a una nueva etapa de desarrollo vial argentino, enderezada a impulsar, con prioridad, los caminos secundarios y terciarios del país —más ampliamente los caminos de tierra— cuestión a la que se ha analizado de diversos modos a través de distintas manifestaciones de entidades públicas así como de la Asociación Argentina de Carreteras.

Como contribución al desarrollo de la citada etapa —que consideramos vital para el futuro desenvolvimiento argentino— las entidades auspiciatorias del anteproyecto de ley que comentamos dispusieron la publicación de su texto así como de las expresiones vertidas en la asamblea de Santa Rosa, en la inteligencia de que de tal suerte se difundirán ideas y modos de acción que ojalá pue-

dan servir de ayuda a otras provincias argentinas en esta hora de verdadera encrucijada en que debemos asumir ineludiblemente decisiones para la construcción del país futuro.

ING. PEDRO PETRIZ
Presidente de la Asociación
Argentina de Carreteras

ING. ANTONIO FIORUCCI
Presidente de la Dirección
Provincial de Vialidad de
La Pampa

ANTEPROYECTO DE LEY
PREPARADO CONJUNTAMENTE POR
LA DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD
DE LA PAMPA Y
LA ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS

FONDO ESPECIAL DE CAMINOS COMUNALES

De la creación del Fondo Artículo 1º: Créase en la Dirección Provincial de Vialidad un Fondo especial, con destino a la red caminera municipal cuya denominación será "Fondo Especial de Caminos Comunales".

Del monto mínimo del Fondo Art. 2º: El monto anual del "Fondo Especial de Caminos Comunales" no podrá ser inferior a la suma que resulte de aplicar un 5 % al total de recursos propios de origen provincial de la Dirección Provincial de Vialidad enunciados en el artículo 22º del Decreto-Ley 577/58.

De su composición Art. 3º: El "Fondo Especial de Caminos Comunales" estará constituido con los siguientes recursos:

- a) El monto que anualmente destine la Dirección Provincial de Vialidad de sus recursos propios de origen provincial.
- b) No menos del 30 % del total de recursos que le correspondan a la Dirección Provincial de Vialidad por la Coparticipación en el Decreto-Ley 15.273 (Nacional).
- c) No menos del 50 % del total de recursos que le correspondan a la Dirección Provincial de Vialidad por la Corparticipación en el Decreto-Ley 15.274 (Nacional).
- d) Los montos que anualmente destine el Poder Ejecutivo Provincial de sus rentas generales.

Del destino específico Art. 4º: El "Fondo Especial de Caminos Comunales" creado por el artículo 1º de la presente Ley, tendrá como destino específico la conservación y mejoramiento de la red de caminos municipales, la que será ejecutada por el municipio o por terceros en caminos de su jurisdicción.

De su distribución Art. 5º: El monto total del "Fondo Especial de Caminos Comunales" será reservado para distribuir entre los municipios y comisiones de fomento por la aplicación de los siguientes índices:

- a) El 50 % en partes iguales.
- b) El 30 % en proporción a la longitud de la red a conservar convenida con la Dirección Provincial de Vialidad.
- c) El 20 % en proporción a la población del ejido comunal.

Mediante estos índices se distribuirá el 95 % del fondo reservándose el restante 5 % para asistencia técnica al municipio o comisión de fomento.

Definición de la Red y equipo mínimo Art. 6º: La Dirección Provincial de Vialidad, la Dirección General de Asuntos Municipales y el conjunto de municipios y comisiones de fomento de la provincia, organizados en Consejos Zonales, procederán a definir la red de caminos municipales para la provincia de La Pampa en un plazo máximo de 180 días, la que será aprobada por resolución del Directorio de la Dirección Provincial de Vialidad.

Cualquier modificación que quiera introducirse a esta Red una vez que se haya definido de conformidad con el párrafo anterior deberá tener la aprobación de las partes mencionadas. A los fines de asesoramiento y coordinación en la aplicación de este régimen créanse Consejos Zonales presididos por un funcionario de la Dirección Provincial de Vialidad e integrados por los intendentes y presidentes de las comisiones de fomento de la jurisdicción de cada Zona, que serán miembros natos y podrán

hacerse representar. La reglamentación establecerá las zonas, jurisdicciones y régimen de funcionamiento.

De los precios y las certificaciones Art. 7º: El precio que se abonará por km. conservado y/o mantenido por el municipio, bajo régimen de la presente ley, será el que fije anualmente a tal efecto la Dirección Provincial de Vialidad.

En todos los casos en que la Dirección Provincial de Vialidad deba disponer de fondos a los que alude la presente ley, lo hará única y exclusivamente para pagar certificaciones de trabajos efectivamente realizados y debidamente certificados por los organismos técnicos de la Dirección Provincial de Vialidad.

Del acogimiento Art. 8º: Los municipios y/o comisiones de fomento para acogerse al sistema que instituye la presente Ley, deberán dictar una Ordenanza, donde expresen concretamente:

1. — Que los fondos que reciban por el sistema de la presente Ley, serán utilizados exclusivamente en la conservación y mantenimiento de la Red Terciaria o Municipal.
2. — Que a tal fin los fondos serán depositados en una cuenta especial bancaria con la denominación de: Municipalidad de "Fondo Especial de Caminos Municipales".

El equipo mínimo y necesario para que un municipio y/o comisión de fomento pueda acogerse a esta Ley será la posesión de un tractor con niveladora de arrastre.

Del remanente Art. 9º: Los fondos creados por el artículo 1º que al 31-12 no hayan sido invertidos serán redistribuidos entre los municipios que usufructuaron la reserva a que hace referencia el Art. 5º y se depositarán en la cuenta creada por el Art. 8º inciso 2) y se destinarán exclusivamente a reparaciones, repuestos y equipamiento.

**PALABRAS DEL ING. ANTONIO E. J. FIORUCCI,
PRESIDENTE DE LA DIRECCION
PROVINCIAL DE VIALIDAD**

Señor Ministro de Asuntos Agrarios, señores Subsecretarios, señor Subadministrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, señor Presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, señores funcionarios, señores Intendentes, señores Presidentes de las Comisiones de Fomento, señores Representantes de las Fuerzas Vivas y del Trabajo, señoras, señores:

Me corresponde, como responsable del organismo Vial Provincial, decir las palabras de introducción al tema de los caminos vecinales y el Anteproyecto de Ley para su institucionalización.

El tema, que ya será bien debatido; el Anteproyecto de Ley que también será dado a coconer, y el porqué de lo que se ha hecho, es de fundamental importancia para el país y para los municipios, tal cual lo manifestara el señor Subsecretario de Obras Públicas.

Ya hemos conversado mucho y lógicamente hasta llegar a este Anteproyecto se ha tomado en consideración lo que ya estaba legislado en el país. Ya existe legislación al respecto en la Provincia de Buenos Aires desde cuando el Ingeniero Petriz, aquí presente, era Presidente de la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Desde hace mucho tiempo existen inquietudes referentes a estos caminos que son, digamos, un poco la cenicienta de la Vialidad Argentina; porque la construcción y mantenimiento de los caminos vecinales no da lustre, no promociona, pero cada día es más evidente la trascendencia y la importancia de estos caminos vecinales, de los caminos de tierra, en cuanto hacen al desarrollo socio-económico de cada provincia.

Para los señores Intendentes, aquí presentes, y los señores Presidentes de las Comisiones de Fomento, se harán exposiciones referentes a los problemas que tanto los preocupa sobre caminos vecinales; entre ellos los motivos relacionados con el alto costo de mantenimiento de los equipos viales.

Afortunadamente nuestra Provincia, la Dirección Provincial de Vialidad y los Municipios tienen ya hecha una experiencia y vienen trabajando hace ya varios años en común y en el presente se mantienen varios miles de kilómetros en forma que podríamos decir, muy aceptable, pero evidentemente las condiciones del tránsito son cada día mayores y más pesadas, lo que hace necesario cada vez mayores inversiones y conservación y mejoramiento, por lo que resulta imprescindible legislar específicamente para estos caminos.

Cada día los usuarios quieren mejores caminos porque mejor camino es economía de transporte. Los productores necesitan mejorar las condiciones económicas de su explotación agrícola y ganadera, pilar de la economía pampeana. Lo mismo sucede con los productores salineros, madereros, etc.

Es evidente que los que estamos en el quehacer vial tenemos la obligación de ir facilitando ese transporte económico, que es poder pasar hoy por los caminos no solamente con una camioneta sino con vehículos económicos. A veces hay gente que se queja de los caminos y nosotros nos damos cuenta de que el problema está en que no solamente se pueda transitar con una pick-up sino que hoy el tránsito se realiza mucho con coches económicos por usuarios de menos recursos y a los que tenemos que posibilitar que ellos también lleguen al campo con un pequeño vehículo.

Y bien: los temas relacionados con estos caminos, con los caminos de tierra, son los que van a desarrollar en adelante el Ingeniero Ospital y el Ingeniero Petriz, como luchador vial que sigue firme en la lucha a través de los años que tiene en la Asociación de Carreteras. Poste-

riormente lo va a considerar también el representante de la Dirección Nacional de Vialidad, el Ingeniero Gastellú, Subadministrador. Es un viejo caminero; está desde el año 1941 en la obra vial y ha recorrido íntegramente el país; conoce todos los problemas de las provincias pobres ya que ha estado más que en ningún lado en las provincias pobres.

El Ingeniero Petriz es un hombre que también ha caminado todo el país, que lo conoce y que por él sigue trabajando.

De manera entonces que está en muy buenas manos el tratamiento de estos temas que va a completar lógicamente la audiencia porque los que aquí han venido, estoy seguro, son todas personas que ejercen cargo en entidades públicas o privadas cumpliendo una misión, y que sufren cuando los caminos no responden a las necesidades.

Con estas palabras yo introduzco a las personas que van a tratar específicamente el tema; deseo que entre todos saquemos una conclusión valedera, definitiva, referente al Anteproyecto que presentamos y que ha sido elaborado en común, a los efectos de que más adelante tenga aprobación legal y perfeccione nuestra legislación vial.

Cedo la palabra a quién de acuerdo al programa le corresponde.

**PALABRAS DEL INGENIERO PEDRO PETRIZ,
PRESIDENTE DE LA ASOCIACION
ARGENTINA DE CARRETERAS**

En nombre de la Asociación Argentina de Carreteras, cuya presidencia me honra, quiero agradecer vivamente a las autoridades del Gobierno de La Pampa, a la Dirección Provincial de Vialidad y a nuestra Delegación en esta Provincia, por habernos invitado a participar de esta tan calificada reunión para tratar un tema que es crucial para el desarrollo y progreso del país. Me refiero al tema de los caminos vecinales y, en términos más amplios, de los caminos de tierra.

Tratándose de los caminos vecinales nosotros hemos dicho que a través de él, de su desarrollo, "debemos inaugurar una nueva etapa en el proceso de evolución de la Vialidad Argentina".

Ustedes saben, porque la mayor parte son usuarios de los caminos, que tenemos razonablemente resueltos los problemas del tránsito en la red troncal nacional y en las redes primarias provinciales. Poseemos, si bien no en la medida en que el país lo requiere y pudo contar con ello, una red básica que permite razonablemente la vinculación del país y de todos sus ámbitos geográficos pero, como bien dijo el ingeniero Fiorucci que me precedió en el uso de la palabra, hay un sector que todavía está en pañales en su desarrollo: es el sector de los caminos vecinales o de los caminos de tierra, en términos más amplios, de los que alguien dijo por ahí que han sido un poco el "hombre olvidado de la Vialidad Argentina".

Evidentemente para poder aprovechar en sí los beneficios potenciales de aquella red básica —troncal y primarias provinciales— es necesario alimentarla. El papel

de alimentadores de esa red básica que permite la vinculación entre las áreas de todo el país es, directamente, el que juegan en gran medida los caminos vecinales o terciarios.

En general, en la Argentina, la red vial se caracteriza por un tránsito relativamente bajo. Yo he estimado que en la red troncal nacional pavimentada, donde se concentra la mayor circulación en los caminos del país, el tránsito medio no alcanza a los mil vehículos por día. Si ustedes tienen en cuenta que un camino de dos carriles, es decir, un camino pavimentado corriente de la red troncal, puede desarrollar cómodamente un tránsito medio de cinco mil vehículos por día, como circulan mil, eso significa que estamos trabajando a un 20 % de la capacidad de circulación de esos caminos, es decir con un nivel de aprovechamiento bastante bajo.

De modo que para fortalecer el tránsito en aquellos caminos fundamentales de la red nacional y de las primarias provinciales, y aprovecharlos mejor, es necesario alimentarlos, y la alimentación viene fundamentalmente por los caminos terciarios o caminos vecinales, como se los quiera llamar. Esto desde el punto de vista estrictamente vial, es de toda conveniencia para el país.

Pero el mejoramiento de la red vecinal o, mejor, de tierra, tiene además otra trascendencia muy importante si nosotros analizamos el presente, la situación actual que vive el país, las perspectivas que se ofrecen no sólo a la Argentina sino al mundo, dentro del cual la Argentina está inserta y al que en alguna medida tiene que conformar sus propios pasos: se admite que el mundo aparece en estos momentos acuciado por grandes y gravísimos problemas.

Entre tales problemas se encuentran: el agotamiento de los recursos naturales, el proceso de crecimiento explosivo de la población con su consecuente demanda de alimentos y materias primas; los procesos de contaminación ambiental, etc. Otra de las situaciones particularmente difíciles es la que plantea la crisis energética con

sus proyecciones sobre el transporte, entre otras cosas. En fin, el mundo ofrece una coyuntura excepcional como consecuencia del avance tecnológico cada vez más acelerado y nos encontramos hoy con algunas realidades que nos obligan a meditar sobre cuáles van a ser, o deben ser, los pasos futuros de la humanidad y por ende de la Argentina.

De todas maneras: hay crisis de materias primas, crisis de alimentos, crisis de elementos fundamentales para el desenvolvimiento de la humanidad. Y la Argentina, inserta en el mundo, se encuentra entre aquellos países que todavía no han alcanzado la plenitud de sus posibilidades. En consecuencia, se ve enfrentada a un compromiso muy serio, no solamente ante su propio pueblo, para aumentar su standard, para mejorar su bienestar, sino ante el mundo, un mundo que, como ustedes acaban de escuchar, está lleno de carencias.

La Argentina tiene aún mucho que aportar. Hay concurrencia —por así decirlo— entre las necesidades de un mundo cada vez más comprimido, en el que las relaciones entre los pueblos son cada vez más estrechas, y la situación de la Argentina que, como hemos dicho, está todavía a mitad de camino en sus desarrollos potenciales. Consecuentemente, el proceso argentino debe ser de liberación de las plenas potencias con que la naturaleza ha dotado al país.

La Argentina debe corregir, como problema específicamente argentino, un desarrollo espacial verdaderamente desequilibrado. La característica fundamental del desarrollo argentino es, en efecto, su profundo desequilibrio espacial. Hay regiones con desenvolvimientos totalmente distintos y con posibilidades para el hombre argentino también totalmente distintas. De ahí que nuestro compromiso es desarrollar las plenas potencias argentinas equilibradamente, es decir en forma tal de que todo el país con todos sus recursos humanos y materiales participe del mismo para acortar los desniveles y para hacer más justa la distribución de los beneficios que la naturaleza nos

promete. Y esta condición encaja muy bien en la situación actual del mundo. Son momentos, entonces, de producir más y más, con la intervención de todas las potencias del país, es decir, equilibradamente, y con un manejo prudente de los recursos naturales.

En el papel que nos tiene reservado el futuro y del que tenemos que ser concientes los argentinos, es evidente que uno de los desarrollos fundamentales, desde que constituye una de nuestras riquezas básicas, es el de agotar las posibilidades de explotación de ese recurso natural tan extraordinario que nos ha dado la naturaleza que es la tierra. Es decir que, si bien fundamentalmente en lo agropecuario, pero también en el aprovechamiento de otros recursos naturales como los forestales, los mineros y los ictícolas, hay todavía grandes posibilidades de producción y de desarrollo en nuestro país.

Y es evidente que dentro del citado cuadro uno de los elementos básicos para posibilitar ese desarrollo, es el transporte, sobre todo el transporte caminero. Es decir que tenemos que dar mejor transporte para poder aprovechar esos dones naturales que nosotros consideramos que pueden efectivizarse en plena vigencia.

Y para mejorar el transporte en el sector caminero, cabe preguntarnos cuál es la meta que nosotros debemos perseguir o buscar en materia de caminos; qué es lo que necesita el país en ese campo. Y entonces cabe recordar lo que hemos dicho reiteradamente, y que seguramente el Ingeniero Gastellú, representante de la Dirección Nacional de Vialidad, ha de decir también: tenemos que desarrollar un sistema básico de carreteras —red nacional y provinciales primarias— que vincule a todo el país, y dentro de esa malla mejorar el sector de los caminos secundarios y terciarios o vecinales que es hasta ahora etapa casi totalmente dejada de lado. Y aquí precisamente centramos el objetivo de esta reunión: en el desarrollo de este enorme sector de caminos de tierra que prácticamente todavía está a fojas cero, que es el gran alimentador de aquella red básica.

Contamos ya con instrumentos idóneos para desarrollar el camino vecinal. Si hacemos un poco de historia tenemos que remontarnos como primera política en el sector a la de la ley Mitre que, en definitiva, procuraba la construcción de caminos complementarios del ferrocarril. Después, durante largo tiempo, el desarrollo de estos caminos quedó librado a la buena voluntad del vecindario, de las Comisiones de Fomento, de los Intendentes municipales; a un esfuerzo totalmente aislado, es decir sin configurar una política orgánica y permanente, hasta que al fin y como cristalización, digamos, de una nueva conciencia con alcance nacional, se dio la Ley de Caminos de Fomento Agrícola que todos ustedes conocen. Dicha ley ha establecido los principios básicos sobre los cuales deben ser desarrollados estos caminos. También se han registrado regímenes de Coparticipación Vial Municipal, como el de la Provincia de Buenos Aires, y todas las leyes provinciales de vialidad admiten la formación de consorcios con vecinos para trabajar en ese sector de caminos que nos preocupa. Es decir, tenemos instrumentos cuya aplicación ha sido idónea pero les ha faltado la envergadura necesaria, los medios necesarios, el respaldo, para que pudieran desarrollarse plenamente. Sobre todo, por la falta de continuidad en las políticas, los instrumentos para el desarrollo de estos caminos no han operado en la plenitud de sus posibilidades.

¿Y cuáles son en esos instrumentos los principios básicos para desarrollar el camino vecinal? Hay dos totalmente definidos: la intervención de la comuna y el aporte del usuario o del beneficiario directo del camino.

La comuna tiene que asumir en la práctica las facultades que tiene consignadas en las leyes orgánicas respectivas. Hasta ahora ha sido el eslabón más débil del esquema político-administrativo, por muchas limitaciones en las posibilidades de hacer. Hay que trasladar responsabilidad a la comuna, al jefe de la comuna, porque es el órgano que está más cerca de los problemas como el que tratamos. Es decir, dar responsabilidad al que los siente,

los vive; al que está en mejores condiciones de oportunidad, de eficiencia y de economía para atacarlos en su momento.

De manera que el pilar fundamental para el desarrollo de los caminos vecinales es, entonces, el fortalecimiento de la comuna. Ello significa asistirle técnica y económicamente por parte de los poderes centrales, pero no sustituirla. La comuna tiene que tener participación en las decisiones y capacidad de acción. Es decir que la colaboración de los poderes centrales debe ser esencialmente de facilitar el movimiento a las comunas tanto en el campo de los caminos como en otros servicios públicos pero, reiteramos, contribuyendo a ello, en modo alguno sustituyéndola: esto es un aspecto fundamental.

Otro aspecto importante, otra contribución para el desarrollo de este enorme problema argentino es el de la contribución de usuarios y beneficiarios directos del camino, colaborando materialmente y económicamente en el desarrollo de las obras con medios que pueden ser desde mano de obra, aportes en dinero o en equipos; en cesiones de tierras, etc., es decir en cualquiera de los rubros que concurren a la ejecución de una obra. Y otra forma fundamental a través de la cual el usuario directo o el beneficiario directo debe contribuir es a través de una verdadera conciencia del valor del camino, de cuál es su significado; que ayude a preservarlo, que se preocupe por la suerte del mismo; que no haga uso de él a continuación de las lluvias o en condiciones climáticas adversas porque las consecuencias del tránsito, sobre todo del tránsito pesado —del tractor por ejemplo— son sumamente perjudiciales para la conservación del camino y prácticamente en minutos, a lo mejor, se hecha por tierra una obra de conservación que ha costado mucho sacrificio a la comunidad. Es decir que también hay que despertar —porqué no decirlo— el amor al camino que es un bien que nos está acompañando en todo el proceso de nuestro desenvolvimiento. Todo esto es lo que en definitiva significa tener conciencia vial. Y la verdad es que no hay otra forma

práctica de abordar este problema porque es de tal magnitud, de tal envergadura, que salvo por estos medios no hay posibilidades de desarrollar con éxito el camino vecinal.

Ustedes se darán cuenta de que no es posible gobernar los pequeños problemas de los caminos durante todos los días, a través de una acción central cuyos funcionarios —con asientos a muchos kilómetros de distancia y a quienes seguramente se le acumulan los problemas— ni siquiera se sensibilizan para la solución de casos particulares. Sólo el que está próximo se encuentra en condiciones de hacer un aporte oportuno y efectivo para el mantenimiento y mejoramiento de estos caminos.

Dentro de los sistemas o instrumentos a que hice referencia como que han sido probados con eficacia en el país está la Coparticipación Vial Municipal. Yo he definido en su oportunidad, a mi modo de ver, qué se debe entender por Coparticipación Vial Municipal y la reitero acá, en este momento, en la Provincia de La Pampa: el régimen de coparticipación que se está estudiando no es una mera ayuda financiera del Gobierno Central que pone a disposición del municipio una suma de dinero, o equipos, o elementos aislados. Esto no basta; tenemos que hacer un régimen permanente que obligue al poder central y a las comunas a desarrollar, en forma conjunta para sus redes, una obra orgánica, permanente y sistemática, es decir algo que va más allá de la simple ayuda financiera. Esto significa que el desenvolvimiento de la obra municipal tiene que compatibilizar con el desarrollo de la obra provincial y de la nacional. En otros términos: la comuna debe tener una participación activa en la mesa en la que se debaten los grandes problemas vinculados a la vialidad de la provincia; debe estar atada por obligaciones en cuanto al desarrollo de sus propios planes; al cumplimiento de las obligaciones que le da la ley. En fin, reitero, no se trata de conceder un tributo aislado por la provincia sino que se procura una organización permanente que haga posible que el sector comunal se

desarrolle en pleno acuerdo con el resto de los sectores de caminos.

Dentro del régimen de coparticipación para los municipios que la provincia de La Pampa ha esbozado en el anteproyecto de ley que se va a tratar hoy, hay un elemento que para mí es fundamental y constituye el eje del sistema: es lo que llamamos el Consejo Zonal. En el Consejo Zonal —creo que hay tres previstos para La Pampa— se reúnen los intendentes, o mejor dicho se nuclean todos los Intendentes de una determinada región y, mediante reuniones periódicas —mensuales por ejemplo— y rotativas entre los departamentos de cada región, se hace el verdadero análisis de la política del desenvolvimiento del camino vecinal.

El Consejo se constituye en un verdadero foro vial donde permanentemente se trata el tema del camino. Esto es útil para la emulación de unos a otros, para despertar el interés de algunos que naturalmente quedan rezagados en el desempeño de sus funciones. Crea un clima humano fundamental que da pie para buscar soluciones y a encontrarlas donde a veces parecía que no era posible.

Yo tuve oportunidad de ver en la provincia de Buenos Aires en algunas reuniones en que me tocó participar de los Consejos Zonales —creados por la ley de Coparticipación— toda la gama increíble de soluciones que salían y que la propia ley no las había siquiera podido prever. Por ejemplo el cambio de equipos entre comunas que tienen excedentes en alguna línea y defectos en otras. He visto el caso de una comuna, en estas reuniones periódicas en que cada una expone sus problemas y sus necesidades, que una comuna, reitero, obtenía de otra un yacimiento de suelo seleccionado para mejorar algunos caminos dentro de su propia jurisdicción. Hay, por otra parte, un intercambio de información técnica y, en fin, una aproximación humana que es fundamental para la solución de los grandes problemas colectivos. Creo que por ello el Consejo es el eje del sistema: en él están

permanentemente moviéndose todas las actividades que giran alrededor del camino vecinal, y de un clima humano, de aproximación, y del conocimiento de los mutuos problemas, surgen soluciones sorprendentes.

Yo he dicho —sin ser original por eso— que cada hombre es una fuente de energía, que cada hombre es una posibilidad potencial y que si conseguimos que cada uno y todos coincidamos, entre otras cosas, en el desenvolvimiento de los caminos, en el aprovechamiento de ellos, podemos llegar a resultados inimaginables. Y además estamos convencidos de que si no se buscan soluciones de este tipo, no hay posibilidades de soluciones prácticas. Esto es un asunto ya perfectamente probado, pero además de las ventajas que tiene sobre el progreso del camino, porque posibilitará desarrollar mejores políticas, tiene también una importancia fundamental que es la consolidación de la comuna. La comuna se afirma, y adquiere vigencia, en el ejercicio efectivo de sus facultades. En la medida que se afirme la comuna se afirma el sistema de gobierno federal que nos rige; que es auténtico, legítimo y debe ser la solución argentina como forma de gobierno. De manera que también en cuanto preconizamos hay un aspecto político en esto de que la comuna se capacite, participe y pueda realmente cumplir sus obligaciones.

Otra cosa que parece interesante destacar y lo venimos proclamando —inclusive lo hemos dicho en un simposio hace quince días en Paraná— es la integración de los planes de caminos con planes de electrificación rural y de comunicaciones. Eso es fundamental: necesitamos elementos básicos de arraigo del productor rural. Hoy el hombre no se resigna a vivir aislado, no se resigna a vivir marginado del desenvolvimiento comunitario porque la propia tecnología le ha enseñado que las distancias prácticamente hoy no existen, que el espacio ha perdido la dimensión que tenía en otros tiempos; el hombre demanda y exige que se le dé confort, que se le dé comunicación, que no quede librado a la buena de Dios frente a situacio-

nes que pueden ocurrirle en su desenvolvimiento diario. De modo que hay que dar todo esto al agro. Hay que darle caminos, hay que darle electricidad, hay que darle comunicaciones, como tres elementos de infraestructura básicos e indisolubles. Y pienso, en este momento en que se va a generar una nueva realidad comunal a través de los Consejos Zonales, que ellos pueden ser un recinto para el desarrollo de otros servicios indispensables como son la electrificación rural y las comunicaciones rurales. Porque evidentemente el camino es un elemento fundamental para desencadenar un proceso de desarrollo pero no es único, no es bastante por sí sólo; es fundamental, sí, pero necesita de otras cosas, de otros servicios que son también fundamentales para el desarrollo del campo. Y en ese sentido están, precisamente, la electrificación y las comunicaciones.

Afortunadamente, todas estas ideas tienen una cálida acogida en los sectores que gobiernan el país y, tanto es así, que recientemente se ha dado la constitución de una Comisión Nacional, de la que les va a dar noticias el Ingeniero Gastellú, integrada, entre otras, por la Asociación Argentina de Carreteras, para elaborar un programa de mejoramiento de cien mil kilómetros de caminos vecinales y al mismo tiempo estructurar programas de comunicaciones y electrificación rurales. Esto es una gran noticia —pienso yo— porque evidentemente si necesitamos producir más hay que dar más al campo, más incentivos a la gente para que se decida a producir más, sobre todo en las circunstancias en que vivimos en el mundo.

De modo entonces que pienso que otra consecuencia del régimen vial que hoy tratamos va a ser no sólo la solución de los problemas camineros, sino inclusive de otros sectores que hacen al interés general, a problemas colectivos. Del régimen que se genere para tratar cuestiones de caminos pueden derivar otras decisiones fundamentales para la comunidad y elevar la calidad del nivel humano.

Por eso yo quiero expresar mi reconocimiento a este Gobierno de La Pampa, a su Dirección Provincial de Vialidad que, porqué no decirlo, es una institución que hace honor a la Vialidad Argentina; es una de las buenas organizaciones viales que tenemos en el país y lo puedo decir con autoridad porque conozco bien a mi país y conozco muy bien cómo se trabaja. Repito que los felicito sinceramente a ambos por esta iniciativa.

Y me he permitido esta mañana comprometer al Ing. Fiorucci para que cuanto se diga en esta reunión que se está realizando aquí se lleve al libro; que se haga una impresión que podríamos realizar en colaboración entre Vialidad de la Provincia y la Asociación Argentina de Carreteras, de modo que estas ideas que aquí están germinando y los instrumentos que se van a dar en la provincia puedan ser analizados y recogidos por otras provincias argentinas.

Repito: no cabe sino felicitar al Gobierno de la Pampa y a la Dirección Provincial de Vialidad por esta magnífica decisión y al mismo tiempo quiero decirles que estoy un poco sorprendido por la magnitud de esta reunión. Sé que están prácticamente todas las autoridades municipales. Esto confirma la tradición de que La Pampa se ha hecho fundamentalmente con el esfuerzo privado, a través del esfuerzo tenaz de sus pobladores; y aquí se hallan representados todos ellos; toda la comunidad.

Finalmente quiero pedirles que me excusen por una referencia estrictamente personal: todo lo que se refiere a La Pampa a mí me toca particularmente muy de cerca. En la medida en que pueda poner un grano de arena para contribuir al progreso del país me siento gratificado pero cuando ese grano de arena lo pongo en esta magnífica provincia, ello entraña para mí una gratísima confortación. Porque la verdad es que tengo mis raíces aquí, en La Pampa, bastante hondas dentro de los términos de tiempo que tenemos como país los argentinos; sí, bastante hondas y que calan en Macachín y en el Valle de Acha, lugares donde mis padres, en sus tiempos, también

depositaron su grano de arena para el futuro de esta Argentina.

No tengo nada más que decirles sino agradecerles profundamente esta magnífica oportunidad que me han dado de estar con ustedes; felicitarlos y hacer votos por que estas inquietudes que se sienten y que se viven en La Pampa también sean vividas y sentidas en todas las latitudes del país, porque creo que estamos en el buen camino para hacer el futuro que deseamos y que tenemos derecho a desear. Nada más.

**PALABRAS DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE
GOBIERNO Y JUSTICIA DE LA PROVINCIA DE
LA PAMPA, DON JUAN CARLOS SUAREZ**

El tema a que me toca referirme relacionado con el equipamiento vial municipal a través de la Dirección de Asuntos Municipales y los Municipios, es justamente la clave para el desarrollo de todas estas inquietudes que tratamos y para satisfacer las necesidades en materia tan vital para la Provincia.

El Gobierno, desde el momento que se hizo cargo, puso especial interés en hacer el diagnóstico de la situación en que no hallábamos en cuanto a equipamiento, para satisfacer las urgentes necesidades de los municipios.

Todos sabemos que a los Intendentes —ellos lo saben mejor que nosotros— les llegan muy de cerca las inquietudes de los vecinos, inclusive la presión de quien paga tasas por conservación de caminos a través de giros y certificados, y no siempre pueden ser debidamente atendidos, justamente, por la falta de equipos.

De tal manera nosotros nos encontramos con que el parque de maquinarias conque cuentan los municipios, en su gran mayoría tiene muchas horas de marcha ya que, prácticamente todos están por encima de las 30.000 horas. El último equipamiento que se hizo fue en el año 1960. Con la muy buena voluntad de los señores Intendentes y con la inestimable ayuda de Vialidad Provincial— a la cual todos los Intendentes de todas las épocas han recurrido— ésta, a falta de equipos en funcionamiento, les ha facilitado algunos que han sido dados de baja y que con la colaboración de la Repartición, la de los señores Intendentes y los señores Presidentes de las Comisiones de Fomento, se rehabilitaron y se pusieron en funcionamiento.

Manifestada nuestra inquietud sobre equipamiento total en materia vial, yo quiero hacer alguna referencia sobre el equipamiento de la Dirección de Asuntos Municipales a la que ustedes recurren en toda oportunidad. Al 25 de mayo del año 1973 contaba con 5 motoniveladoras, 2 camiones volcadores, 1 camioneta, 2 rodillos neumáticos, 1 trituradora de tosca y 1 tractor con pala frontal. Estos dos últimos equipos mencionados estaban irradiados y fueron rehabilitados. Dado el poco tiempo de que disponíamos en el breve período hasta el 31 de diciembre y los escasos recursos de ese ejercicio, alcanzamos a comprar dos camiones volcadores más, dos máquinas motoniveladoras John Deere, una cargadora frontal Michigan, dos regadores de asfalto, cinco motores Diesel para reparar cinco motoniveladoras. Incorporamos además una topadora TD20, dos camionetas Dodge, 24 millones de pesos moneda nacional en repuestos y herramientas, y 300 moldes de cordón cuneta que hemos destinado al pavimento urbano.

Posteriormente se hicieron gestiones —al no ser muy generoso el presupuesto de que disponíamos este año para proseguir el reequipamiento que habíamos estudiado— ante el Banco Central de la República Argentina a base de un crédito que nos autorizó para reforzar los fondos disponibles en el presupuesto. En la próxima semana se llamará a licitación para la adquisición de los equipos que voy a describir: 3 motoniveladoras más, 2 cargadoras frontales, 1 trituradora de tosca, 4 chasis con cajas volcadoras, 2 chasis de camiones para riego, 1 camión con chasis para riego asfáltico, 2 tractores neumáticos, 2 tractores rodillos neumáticos autopropulsados de 12 cilindradas, 2 palas con sistema hidráulico; máquinas hormigoneras, casillas rodantes, 4 acoplados, tanques para riego, un carretón de 24 tn., que dispondremos para el movimiento de ciertos equipos; 1 acoplado de 6 tn., 1 pulverizador para ser colocado sobre camión, 1 compresor sobre carriles, 1 topadora de 180 HP, otro compresor sobre carriles de 140 HP y dos aplanadoras de 8 a 12 tn.

Con esta nueva adquisición de equipos de que dispondremos en pocos meses tendremos medianamente equipada a la Dirección de Asuntos Municipales como órgano de auxilio que en alguna medida tiene que aliviar la presión que recibe Vialidad. Porque tenemos que entender que los cargos que recibe Vialidad son muy amplios y es muy extensa la red de caminos a conservar (en el orden de los 5.000 Km.). Lógicamente Vialidad Provincial tiene que dar cumplimiento a un plan vial aprobado por la Legislatura, pero no puede dejar de ser sensible a los requerimientos de los Municipios y muchas veces eso hace que se altere el desarrollo de sus compromisos. A esta razón obedece que hayamos encarado el reequipamiento total del Departamento de Equipos de la Dirección de Asuntos Municipales, recientemente creado.

Pero aparte de la disponibilidad de equipos también consideramos que debemos darnos la organización y las normas para que el desempeño del Departamento de Equipos Viales y Maquinarias pueda operar efectivamente.

Además hemos elaborado un proyecto de equipamiento directo al Municipio, porque como mencioné, en lo que respecta a la disponibilidad de equipos de los Municipios ellos son insuficientes, enormemente insuficientes, y así es como se halla en estado de trámite avanzado un crédito, próximo a resolver por el Banco Nacional de Desarrollo —cuenta ya con la opinión favorable de sus Directores— conforme a las gestiones personales que hemos hecho. Se trata de una compra por parte de la Provincia para los Municipios teniendo en cuenta que ninguna entidad financiera, ninguna entidad bancaria, da crédito a los Municipios. La Provincia ha decidido obtener un crédito global del Banco Nacional de Desarrollo para la compra por un total de pesos 22.850.000 que incluye: veinte máquinas motoniveladoras de 100 HP, 13 motoniveladoras más de 120 HP, 12 camiones con cajas volcadoras, 15 tractores con pala de arrastre hidráulica con ruedas y elementos de corte, 2 cargadoras frontales, 6 cargadoras

frontales, 5 camiones regadores completos. Con esta cantidad de equipos, en especial las motoniveladoras y los tractores con pala de arrastre, nosotros prácticamente vamos a satisfacer no sólo el equipamiento nuestro sino que proveeremos a todos los Municipios de la Provincia.

Por otra parte tenemos un plan de recuperación de equipos viales en funcionamiento. La Dirección Provincial de Vialidad nos ha cedido instalaciones en terrenos del parque de mantenimiento que nos permite, a partir de este lunes, organizar con la suficiente comodidad nuestro taller de reparaciones. Ya contamos con las herramientas y una parte bastante importante del presupuesto. Hemos ampliado la dotación de personal y contratado mecánicos y auxiliares mecánicos; recibiremos motoniveladoras de parte de los Municipios para repararlas y ponerlas en funcionamiento, reacondicionadas prácticamente a nuevas. A las que les haga falta les pondremos los motores o cualquier otro elemento para entregarlas al Municipio. Es decir que con las 5 motoniveladoras que ya compramos, las 33 que compraremos a la brevedad, apenas se nos otorgue el crédito, más las que pensamos rehabilitar, el parque de motoniveladoras, elemento esencial para ser utilizado en la conservación de los caminos vecinales, contribuirá para realizar, en gran parte al menos, la tarea que aquí se está proponiendo.

Quiero hacer una mención un poco marginada del tema que tratamos relativo a los caminos vecinales. Me refiero a que muchos Municipios, en este momento, están encarando obras de pavimentación urbana por administración y nosotros pensamos favorecer la formación de cooperativas de trabajo y pequeñas empresas viales a esos fines. Porque tenemos también problemas cuando el Municipio quiere pavimentar un acceso o hacer un pavimento urbano. Generalmente las Empresas no se interesan por este tipo de obras que comprenden en su mayoría 20 ó 30 cuadras, y la experiencia que tienen algunos de nuestros Municipios con el asesoramiento técnico de Vialidad Provincial y con el aliciente que nosotros le dispensamos es que

sería interesante que el material humano que se capacite para desarrollar una obra, pueda ser aprovechado después para realizar otras obras en otros pueblos que puedan haber tenido dificultades para organizarse.

También quiero hacer referencia al plan de desarrollo del Oeste, que la provincia pretende incorporar a la actividad productiva integrándolo a nuestro territorio, con caminos que hoy están un poco dejados de la mano de Dios. Se contempla por ahora la apertura de 1.500 Km. de caminos vecinales, ya que hoy son muy pocos y en la mayoría de los casos no están en condiciones de dar tránsito permanente. Con la colaboración de Vialidad Provincial, de la Dirección de Asuntos Municipales, de los Presidentes de las Comisiones de Fomento y de los señores Intendentes de esos lugares tan alejados, vamos a tratar de llevar a cabo en el presente año y antes de finalizar este mandato, la apertura de muchos miles de kilómetros de caminos vecinales. Por otra parte, y como complemento necesario, realizaremos muchos kilómetros de contrafuego que nos permitan defendernos ante situaciones nefastas, previniéndonos de incendios que también obstaculizan el desenvolvimiento de la actividad vial, porque cuando llegan épocas de grandes incendios tenemos que recurrir a Vialidad Provincial que tiene que traer gran parte de sus equipos y de sus hombres para detenerlos. A través de todas las adquisiciones que se están realizando no solamente de equipos viales sino también para la reparación de los existentes, de la contratación de profesionales y técnicos para prestar a los Municipios la asistencia necesaria, creemos dan grandes pasos para poder concretar esta tarea que nos hemos propuesto llevar a cabo.

Y aquí llega el tema a que se va a referir la gente de Vialidad Provincial a través de la iniciativa de crear fondos especiales con destino al desarrollo vial municipal que es tema que considero muy trascendente, muy importante. Respecto al equipamiento vial por la Dirección de Asuntos Municipales no se me ocurre otra cosa que agregar. Afortunadamente a continuación de las palabras

programadas entraremos al diálogo directo y a nosotros nos interesa mucho escuchar la opinión de los hombres que vienen con el problema del camino vecinal para poder satisfacer así sus pedidos con nuestra colaboración. Nada más.

PALABRAS DEL INGENIERO JUAN OSPITAL, JEFE DE VIALIDAD PROVINCIAL

Autoridades nacionales, provinciales, señoras, señores: Nos hemos reunido en una mesa de trabajo para tratar un tema un poco dejado de lado, porque no despierta muchas veces el ansia ingenieril de muchos de nosotros, como ocurre con los caminos vecinales.

Al fin de ordenar la exposición leeré el anteproyecto de ley que se ha repartido a todos ustedes haciendo un comentario sobre cada artículo y diciendo porqué lo hemos puesto, qué hemos querido decir, para luego entrar en un intercambio de ideas.

Esto lo quisimos hacer como mesa de trabajo de modo tal de poder llevar a la Legislatura un anteproyecto o una idea para que allí finalmente lo analicen y lo den como norma legal. Es necesario que un problema como este de los caminos vecinales sea tratado entre nosotros en forma amplia porque es tan amplio y tan vasto que lo arreglamos entre todos o no hay solución posible.

En este momento me encuentro aquí reunido con todos ustedes :está el equipo que colabora conmigo atendiendo los caminos de la red de tierra —su conservación— constituido por los sobrestantes de Zonas y están los señores Intendentes. Todos se dan perfectamente cuenta de que es poco menos que imposible que sepamos, desde una organización central, qué está pasando en cada máquina por ejemplo, en este momento, lo que indica la conveniencia de dar una mayor intervención a la autoridad local y a los vecinos. Un Intendente, justamente, tiene una acción más directa, puede encontrar al maquinista todos los días y darle órdenes; a su vez la participación de todos los vecinos que ven cuál es la labor de ese maquinista y

de esa máquina ayudan a controlar. Son muchos los inspectores que, de esta suerte, están sobre el tema, y ello redundando en una mayor eficiencia y en el abaratamiento de los costos.

El problema básico para las soluciones es, al menos entre nosotros, de fondos. Cuando uno tiene que hablar de fondos de inmediato piensa en impuestos, tema desagradable para todos aunque a veces necesario. Entonces surge la idea de tratar de optimizar el uso de los recursos actualmente existentes para ver en qué forma podemos invertirlos, cómo participar todos, para que con un costo mínimo se obtenga el beneficio máximo, y limitemos los impuestos.

A medida que vaya haciendo la lectura de los artículos del anteproyecto de ley preparado daré una explicación y podemos dejar el intercambio de ideas y debates para el final. A quien se interese hacer alguna aclaración, dado que esto se está grabando, le pido que diga quien habla, a quién representa. Porque en este momento, en esta mesa, están representados los usuarios, normalmente contribuyentes, que nos exigen soluciones; están representados asimismo Vialidad Nacional, Vialidad Provincial y los Municipios, a cuyo cargo está la conservación y mejoramiento de las redes de caminos de la provincia, llámense ellas nacional, provincial, comunal o terciaria; están en definitiva todas las partes interesadas.

El anteproyecto de ley del "Fondo Especial de Caminos Comunales" dice para empezar:

ARTICULO 1º Créase en la Dirección Provincial de Vialidad un fondo especial, con destino a la red caminera municipal, cuya denominación será "Fondo Especial de Caminos Comunales".

La red caminera del país se divide en nacional, que atiende la Dirección Nacional de Vialidad; provincial —primaria y secundaria— a cargo de la Dirección Provincial de Vialidad, y esa red infinitamente grande, no conocida, no mensurada, que es la red de caminos terciarios, muni-

cipales o comunales. Actualmente en La Pampa diría que no queda un metro de camino que no tenga jurisdicción. La Ley de ejidos municipales ha determinado o reglamentado que todos los caminos son de jurisdicción comunal excluidos los nacionales y provinciales. Así que sobre todo camino —en principio— tiene responsabilidad el Municipio. Es una responsabilidad muy grande.

El anteproyecto de ley que hoy tratamos no pretende arreglar el 100% de los problemas, sino más bien institucionalizar lo que ya se está haciendo entre Comuna y Vialidad Provincial y que hasta el momento ha dado magníficos resultados. Queremos institucionalizarlo o legislarlo para que no quede al arbitrio del funcionario de turno el hecho de que se conserve mejor el camino de tierra o que el Municipio pueda llegar a tener menor o mayor ayuda de la Dirección Provincial de Vialidad.

La extensión de red en la Provincia no se conoce, pero estimamos que tiene 30.000 km. De ellos 2.000 km. son atendidos por la Dirección Nacional de Vialidad con su personal; unos 2.200 kilómetros son atendidos por los Municipios por convenios con la Dirección Nacional de Vialidad; 4.500 km. son atendidos por la Dirección Provincial de Vialidad, y 7.200 km. son atendidos por los Municipios por convenios con la Dirección Provincial de Vialidad. No conocemos cuántos kilómetros atienden los Municipios por sí. Haciendo la suma de todos: los de Vialidad Nacional, de Vialidad Provincial y de los Municipios llegamos a la cifra de 15.900 kilómetros de caminos atendidos de una forma u otra.

El problema en La Pampa se llama, pues, 30.000 kilómetros de caminos. El costo de atenderlos es variado; a Vialidad de la Provincia, por ejemplo, le cuesta atender 1 km. de camino entre quinientos y seiscientos cincuenta mil pesos m/n. por km. y por año. Si bien el costo para un menor número de repasos en un camino un poco más angosto es menor, con una atención más directa a cargo del Municipio siguen bajando los costos; en una palabra, se optimiza el uso de los recursos existentes.

De todos modos, el poder llegar a atender esos casi 15.000 km. que restan —teniendo en cuenta que conservar un kilómetro cuesta, digamos, quinientos mil pesos moneda nacional por año— exige una cifra de 7.500 millones de pesos moneda nacional, que creo que por el momento escapa a las posibilidades lógicas de gasto en la provincia.

En este momento pretendemos atender el 50% de la red, lo que creemos es una cifra razonable, pero de todos modos no nos fijamos como meta eso de atender 15.000 kilómetros de camino, sino que es el punto de partida del cual tenemos que arrancar teniendo como fin poder llegar a cada campo y a cada chacra con un camino.

Todo camino debe ser atendido y a él se le deben aplicar los recursos de la técnica. Los ingenieros y los técnicos tenemos la obligación, de hoy en adelante, de comenzar a pensar en esa enorme red existente en el país que tendrá 700.000, 800.000 ó 1.000.000 de km. que requiere inversiones cuantiosas y que va a ser una realidad por muchos años en la Argentina. A esa red tenemos que procurar atenderla; esta ley que hoy pretendemos poner en marcha o discutir al menos, tiende a eso.

ARTICULO 2º: El monto actual del "Fondo Especial de Caminos Comunales" no podrá ser inferior a la suma que resulte de aplicar un 5% al total de recursos propios de origen provincial de la Dirección Provincial de Vialidad enunciados en el art. 22º del Decreto ley 577/58.

Los recursos provinciales propios para caminos son hoy del orden de los \$ 35.000.000 lo cual daría una inversión mínima para los caminos comunales de \$ 1.750.000. En este momento se están repartiendo entre ellos un poco más de \$ 1.000.000.

Si estamos repartiendo \$ 1.000.000 millones y ese Fondo toma como referencia los \$ 35.000.000, el 5 % nos da \$ 1.750.000, lo que quiere decir que mejoramos sensiblemente lo que vamos a hacer en el año venidero. El reparto para la conservación de caminos se refiere exclusivamente

a repasos con motoniveladoras y a trabajos que deben hacerse con esa misma máquina. Los trabajos de apertura, de entoscado o de levantamiento de bajos se van a seguir atendiendo con recursos del orden de los \$ 800.000 a \$ 1.000.000 por ahora, por consorcios camineros o comisiones municipales o sea: para ello va a seguir habiendo fondos.

Los que estamos en el quehacer vial le damos fundamental importancia al Municipio y al usuario incluso. Por eso estamos en este momento aquí, pidiendo la colaboración de todos ustedes a fin de que nos hagan todas las críticas y todas las sugerencias que consideren necesarias porque del debate y del hablar claro; de traer los problemas y posibilitar nuestra contestación sobre cuáles son nuestras dificultades y porqué se está procediendo de una determinada manera, saldrá la luz y podremos llegar entre todos, a mejorar el uso de los recursos. A su vez también intentamos que las leyes no dejen al azar la suerte de los Municipios en la parte de caminos vecinales; normalmente todas las leyes viales fijan un tope superior para invertir en ellos. O sea nos dice tal ley que se puede gastar hasta tanto en caminos vecinales, pero habitualmente la cuota comienza en cero. Nosotros queremos poner un escalón que diga: "desde aquí y hasta aquí se va a gastar". Un año será más, otro será menos, pero de ningún modo entendemos que pueda ser cero. Si bien somos defensores del camino vecinal, en el año 1971 tuvimos en el presupuesto la partida de consorcios municipales con cero peso. Es decir, nos iba mal; le ley no permitía recursos y la única solución fue decapitar a los Municipios, es decir: ese año no se distribuyeron fondos.

No queremos que esto vuelva a ocurrir y por eso queremos dejar esto legislado. El sistema ha dado prueba ya de funcionar bien. Comenzó este régimen de colaboración entre el Municipio y Vialidad Provincial entre 1967 y 1968, y se inició con 33 municipios y 1.500 km. de caminos; se está hoy en 51 municipios y 7.200 km. (se pasó de los 1.500 a 2.000 a 3.000 a 4.000 a 5.000 y este año se ha saltado a 7.200 km.).

Otra cosa que nos interesa es que la entrega de fondos de Vialidad a los Municipios vaya siendo hecha en forma gradual. Que no sea de golpe para así poder irnos capacitando mutuamente: que nosotros seamos capaces de inspeccionar y transferir los fondos y el Municipio de ir absorbiéndolos, de asumir responsabilidades, de capacitarse. Porque hay experiencia en el país bastante triste cuando por un azar o por una decisión personal se han transferido de golpe equipos y fondos en forma masiva al Municipio. En la provincia de Misiones, su actual presidente, el Ingeniero Labat, ha dicho que, como prueba, se puede ver qué pasó con un traspaso masivo de equipos. Se lo compró de la mejor marca y a crédito; luego se lo transfirió al Municipio, éste no sabía utilizarlo y lo rompieron antes de las 1.000 horas de trabajo. Se quedaron sin equipo y sin caminos porque no había ya equipo ni fondos para poder comprar más, y con la deuda. Ese fue el resultado.

De tal modo los pasos tienen que darse en forma gradual o sea: si este año estamos distribuyendo \$ 1.000.000 tendremos que tender a distribuir 2, 3 o 4 millones en la medida en que esa distribución de fondos vaya dando resultados positivos, ésto es, seguir aumentando el cupo de conformidad con lo que dice la experiencia.

ARTICULO 3º: El "Fondo Especial de Caminos Comunales" está constituido con los siguientes recursos: a) El monto que anualmente destine la Dirección Provincial de Vialidad de sus recursos propios de origen provincial, b) No menos del 30 % del total de recursos que le corresponden a la Dirección Provincial de Vialidad por la Coparticipación en el Decreto Ley 15.273 (Nacional); c) No menos del 50 % del total de recursos que le corresponden a la Dirección Provincial de Vialidad por la Coparticipación en el Decreto Ley 15274 (Nacional); d) Los montos que anualmente destine el Poder Ejecutivo Provincial de rentas generales.

Este año por el inc. b) —Ley 15273— entraron \$ 1.000.000 por lo cual nos correspondería distribuir \$ 300.000; por el inc. c) entraron \$ 3.000.000 correspondiendo distribuir \$ 1.500.000, es decir que con esto solamente estamos ya en los \$ 1.750.000 que es la cantidad mínima que fija el art. 2º, y hasta ahora no hemos agregado ningún impuesto y podemos comenzar a distribuir esos fondos.

ARTICULO 4º: El "Fondo Especial de Caminos Comunales" creado por el art. 1º de la presente ley, tendrá como destino específico la conservación y mejoramiento de la red de caminos municipales, la que será ejecutada por el municipio o por terceros en caminos de su jurisdicción.

La ley en estudio pretende institucionalizar lo ya existente. La relación que establecieron hace ya unos años Vialidad Provincial y los Municipios creemos que se afianza sobre una base filosófica sólida: se trata de ensanchar la sustentación de la obra con la participación del usuario. Ello mejora la atención del camino por parte del Municipio porque el usuario tiene acceso directo a él —a la autoridad—. Ustedes no se imaginan lo que cuesta a veces informarse y cómo llegan deformadas y con retardo las noticias sobre los problemas a la Casa Central. Con el informe en ésta hay que descender la escalera hasta que se llega de vuelta con la solución del problema; normalmente cuando se llega de vuelta con la solución del problema que se dió en Casa Central el problema ya desbordó y hay que darle otras salidas porque las dadas excedían ya a las personas. No puede ser que se quiera resolver todo desde Casa Central; habría que constituir, para atender a una red gigante de 15.000 km., una repartición de Vialidad Provincial también gigante que, por supuesto, caería en la ineficacia. Es preferible, para esto, solicitar la colaboración de todos: de los usuarios, de los consorcios, de los Municipios; es decir que cada uno ayude atendiendo aunque más no sea el tramo de camino que

está frente a su campo, en lo que siempre se tiene especial interés.

No es posible pensar que el camino terciario puede ser sustituido por otro medio de transporte. La única forma de atender el transporte con un tránsito ligero o liviano y poco numeroso generado en cada parcela rural es con el camino de tierra, con el camino vecinal: no hay ningún otro medio sustitutivo hasta ahora ni se tienen noticias de que pueda haberlo. Es decir que va a ser siempre —o casi siempre— sobre el camino de tierra el comienzo de la movilización económica y social; la gran vía colectora podrá ser el ferrocarril o la red troncal de caminos; podrán ser los aviones o el río, pero aquél tiene un papel protagónico insustituible. La red vascular de caminos que alimenta las vías mayores tiene similitud con la circulación sanguínea: son tan necesarios los vasos capilares como las venas y las arterias y la única forma de atender esa red capilar de caminos es que el usuario y el beneficiario se interesen y cooperen pues de lo contrario no hay ninguna forma de atención posible.

Un asunto que ha conspirado con relación a los consorcios, sobre todo en obras de construcción, ha sido la carencia de pequeños contratistas; esperamos que cuando se empiecen a tener fondos en forma sistemática, se solucione el problema. Vialidad Nacional o Vialidad Provincial o el Municipio hacen directamente trabajos de conservación y pequeñas obras de construcción; una empresa caminera hace, en cambio, obras de pavimento que cuestan \$ 300, 400 o mil pesos ley el km. —según el tipo de diseño— pero les interesan obras de 7, 10 o 15 millones de pesos ley. Para la obra menor de \$ 300.000 o \$ 500.000 o \$ 2.000.000 en la Provincia de La Pampa no ha sido posible encontrar solución por el momento por la carencia de empresas que puedan atender toda esa tarea.

En fin, el consorcista viene a ser en sí un pequeño contratista aunque sea atendiendo a la conservación de tramos de 10, 15 o 20 km. Si a los 15.000 km. los pensamos atender por tramos de 10 a 20 km. tendremos

lugar para 700 a 1.500 contratistas, lo que constituye una gran fuerza de trabajo que a su vez actúa como foco de irradiación de cuanto atañe al camino porque se generaliza el conocimiento del problema vial, se dan a conocer los costos y se los difunde, creando de tal suerte mayor conciencia en el usuario que finalmente reflexiona: "Bueno, esto cuesta tanto tenerlo así", y le permite formarse un criterio justo y de equilibrio entre lo que cuesta un trabajo vial y lo que se reclama por ello.

Un propietario rural, que a veces paga un impuesto para arreglo de caminos aunque sea de bajo monto y por un campo grande, se siente con todo derecho a que se le atienda el camino, ignorando realmente lo que cuestan los arreglos. Cuando ese mismo propietario asume una participación directa en la atención del camino sabe cuánto está dispuesto a pagar y cuánto está dispuesto a exigir y se crea así un sistema totalmente justo entre las partes responsables.

ARTICULO 5º: El "monto total del Fondo Especial de Caminos Comunales" será reservado para distribuir entre los municipios y comisiones de fomento por la aplicación de los siguientes índices: a) el 50 % en partes iguales; b) el 30 % en proporción a la longitud de la red a conservar convenida con la Dirección Provincial de Vialidad; c) El 20 % en proporción a la población del ejido comunal. Mediante estos índices se distribuirá un 95 % del fondo reservándose el restante para asistencia técnica al municipio o comisión de fomento.

Esto de los índices parecería ser un nudo en la cuestión que tratamos, pero no lo es tanto: cuando se van a distribuir fondos, cada uno está dispuesto a que le toque la parte mayor y no siempre la justa. Nuestra distribución en partes iguales, en proporción a la población y en proporción a la longitud de caminos evidentemente va a traer diferencias de reserva de fondo entre los Municipios.

Se trata de índices que pesan adecuadamente los distintos factores que de alguna manera reflejan las necesidades de construir, mejorar y mantener caminos de cada jurisdicción. Por otra parte puede razonablemente estimarse que será posible, en todos los casos, seguir operando con todos los equipos disponibles, cuyo trabajo será pagado, como lo establece la ley, por obra ejecutada.

Y a propósito de este punto consideramos interesante reflejar sintéticamente de qué modo se está trabajando en la Provincia y cómo lo haremos en el futuro.

Vamos a seguir trabajando a razón de 1.000 hs. al año, o a 1.500 hs. en caso de tener equipos nuevos y muy buenos maquinistas. El uso normal medio de un equipo—no sé si los señores Intendentes tendrán referencias—anda en la práctica en las 1.500 hs., rendimiento que con máquinas nuevas y muy buenos equipistas podrá llevarse a 2.500 horas al año. Sin embargo a esto no llegaremos. No se ha pensado en el doble turno, pues además de traer otros problemas, la vida útil de las motoniveladoras que debe ser de 10 a 15 años se reduce a 7 años. Así que al final es más o menos lo mismo. Una motoniveladora puede llegar a conservar entre 800 m. y 1.000 m. por hora haciendo corte de talud, contratalud y tres anchos de cuchilla sobre la calzada, dando un ancho de ocho o nueve metros en el camino. La capacidad teórica que puede trabajar por mes está entre los 100 y 120 horas lo que implica una capacidad de conservación entre los 100 y 120 km. por mes. La realidad nos dice que difícilmente lleguemos a más de 80 km. por mes y por motoniveladora.

Se pueden superar tales rendimientos indicados precedentemente reduciendo los anchos o con la intervención de algún maquinista excepcional, pero como promedios reales podemos dar esas cifras. Tal vez después cuando hagamos el debate con los Intendentes sean rebatidas estas apreciaciones. Tener una motoniveladora en marcha cuesta hoy unos \$ 80.000 a \$ 90.000 o sea 8.000.000 a 9.000.000 de \$ m/n-año. Para poder llegar a cubrir los costos de funcionamiento de las máquinas de los 50 Mu-

nicipios de la Provincia sería necesario distribuir entre ellos, unos 350 a 400 millones de pesos m/n.

El equipamiento, indiscutiblemente, debe estar a cargo del Municipio o del Ministerio de Gobierno en la forma que ellos fijen. Será mediante créditos a largo plazo y a bajo interés, será como cesión pero esto escapa al área nuestra. La intención de Vialidad por el momento es poder pagar los gastos de funcionamiento del equipo; en este momento estamos pagando del 20 al 30% de los gastos de funcionamiento del mismo; tenderemos a pagar el 100% de tales gastos. Esto es: el Municipio se equipa y Vialidad le sostiene la motoniveladora en funcionamiento. Creo que otro tanto podría hacer el Municipio con respect total usuario aún tratándose de niveladora de arrastre. Hay por cierto, soluciones intermedias hasta para caminos con bajo tránsito. Nosotros tenemos caminos en la Provincia con 150 vehículos diarios que ya están pavimentados. Hay muchos otros de tierra con 20, 30 o 50 vehículos por día. En esta red no contamos con principios de solución ni son fácil lograrlas; en eso indiscutiblemente el Municipio va a tener que actuar requiriendo la colaboración de los vecinos.

Muchas veces puede mejorarse el uso de una motoniveladora con la colaboración del vecino; mejora que puede ser muy grande. Por ejemplo: que corte las ramas del camino, que are tres o cuatro veces bien hacia dentro. Después que el vecino o el frentista ha preparado el terreno o ha quemado los yuyos o pasado una picadora de pasto se puede mandar una motoniveladora que, de esta forma, rinde mucho más porque no tiene que hacer ciertas tareas auxiliares que, de no estar hechas tendría que hacerlas. Si las prepara el vecino—y esa es una contribución directa muy importante— es como si pagara un impuesto en forma insensible y que él mismo maneja sin entrar en una cadena donde su impuesto, a veces burocrática, pierde eficiencia.

Un hombre que ponga un tractor con un arado está poniendo una máquina que cuesta 5.000 \$ m/n/hora y aporta 60.000 \$ m/n/día de trabajo. Conque trabaje so-

lamente dos o tres días hace una contribución del orden de los 200.000 \$ m/n. Posiblemente si se le piden directamente los 200.000 \$ m/n no se consiga su colaboración, pero si se les requieren a través de la quema de yuyos, el corte de tierra o la pasada del arado, es probable que cambie de actitud y acceda a la solicitud. Es tarea del Intendente requerir esa forma de colaboración del vecino, que de tal suerte es como si pagara impuesto directamente, con la ventaja de que lo maneja él, con mayor eficiencia, con lo que es ésta una forma de obtener sus aportes. Es, por otra parte, un medio para optimizar el uso de los recursos.

Debe tenerse en cuenta finalmente que la implantación de un programa vigoroso de conservación y mejoramiento de caminos vecinales tendrá un indudable reflejo sobre la actividad económica en general pues creará fuentes de trabajo: absorción de mano de obra, insumos nacionales de materiales y equipos, técnicos, etc. Pero tal programación para que sea realizable dentro de los términos de máxima eficiencia sólo podrá ser impulsada por los métodos que acabamos de exponer.

ARTICULO 6º: La Dirección Provincial de Vialidad, la Dirección General de Asuntos Municipales y el conjunto de municipios y comisiones de Fomento de la Provincia organizados en Consejos Zonales, procederán a definir la red de caminos municipales para la provincia de La Pampa en un plazo mínimo de 180 días, la que será aprobada por resolución del Directorio de la Dirección Provincial de Vialidad. Cualquier modificación que quiera introducirse a esta red una vez que se haya definido de conformidad con el párrafo anterior deberá tener la aprobación de las partes mencionadas. A los fines de asesoramiento y coordinación en la aplicación de este régimen créanse Consejos Zonales presididos por un funcionario de la Dirección Provincial de Vialidad e integrados por los intendentes o presidentes de las comisiones de fomento de la jurisdicción de cada

zona, que serán miembros natos y podrán hacerse representar. La reglamentación establecerá las zonas, jurisdicciones y régimen de funcionamiento.

La red a conservar ya está más o menos definida en esos planos que los señores Intendentes y los señores Presidentes de las Comisiones de Fomento habrán recibido de los señores Sánchez y Bellosa, donde se han marcado los caminos de su jurisdicción. Habría que hacer algunos ajustes que parecería una tarea titánica, pero no lo es tanto, desde que es una cosa que está más o menos en marcha. Los 7.000 kms., de caminos ya están todos indicados. En cuanto a la posibilidad de tener modificaciones es bien factible. Hasta ahora siempre se han atendido las sugerencias de los Intendentes y de los vecinos cuando han llegado con algún problema y lo han planteado. Intentamos ser permeables a todos los problemas que nos vayan presentando; si no lo hemos sido en el pasado y a veces hemos demorado una solución, pedimos disculpas a los señores Intendentes, ya que ello no fue intencional. Tal vez el hecho de ser pocos y de tener que atender muchos problemas nos lleve involuntariamente a demorar alguna solución; creo que siempre las hemos dado, pero hay algunos Intendentes con los que tenemos algunas cosas pendientes, por ahora.

La red comenzó —como dije— con 1.500 kms. y hoy tiene 7.200 km. Nunca se nos han presentado problemas insolubles. Evidentemente los hemos sabido ir modelando de acuerdo a las necesidades y creemos que en el futuro va a seguir siendo así o sea que el hecho de que pongamos esta ley en funcionamiento no será un desmedro, por el contrario, de nuestras relaciones.

Creemos que los Consejos Zonales serán una institución muy importante: servirán de verdadero foro de intercambio de ideas —no sólo sobre caminos sino sobre otros vitales servicios públicos— de confrontación entre unos y otros de propias tareas; de coordinación; de emulación; de recíprocos conocimientos etc.

ARTICULO 7º: El precio que se abonará por km. conservado y/o mantenido por el municipio, bajo régimen de la presente ley, será el que fije anualmente a tal efecto la Dirección Provincial de Vialidad. En caso de que la Dirección Provincial deba disponer de fondos a los que alude la presente ley, lo hará única y exclusivamente para pagar certificaciones de trabajos efectivamente realizados y debidamente certificados por los organismos técnicos de la Dirección Provincial de Vialidad.

Con esto queda bien claro que nosotros vamos a pagar por trabajo hecho; de ningún modo queremos adelantar fondos. La experiencia indica que esta es una de las mejores formas de inversión de los recursos, evitando muchas veces la tentación de que se desvirtúe el destino de los mismos. Nosotros y también la Dirección Nacional de Vialidad, en Fomento Agrícola, tenemos hoy un régimen de pago parecido y creemos que el sistema es cierto, sano y fructífero.

Intentamos llegar a pagar una cifra cercana a los 10.000 \$ m/n por km. de respaso, lo que equivaldrá a más o menos al 50 % del costo si se considera que éste, para una motoniveladora chica está en 15.000 \$ m/n/h, y para una motoniveladora grande entre 21.000 y 22.000 \$ m/n/hora.

Es importante destacar aquí la labor que corresponde al Municipio en la coordinación y el uso que se hace del equipo municipal. Un caso típico se presenta cuando llueve por zonas y hay que trasladar equipos. Si éste trabajando cuesta 20.000 \$ m/n/h., trasladándose costará un poco menos pero no mucho. Pero además hay que tener en cuenta que el maquinista va y vuelve todos los días a comer o a dormir con lo que encarece el costo. Una motoniveladora que se desplaza a 20 km./h a razón de un costo horario de 20.000 \$ m/n dará un costo de desplazamiento de 1.000 \$ m/n/km. Todos estos aspectos, de alta incidencia en los rendimientos, pueden ser gobernados y contempla-

dos por la autoridad municipal que actúa directamente en el teatro mismo donde se presentan los problemas.

Con respecto a las posibilidades que caben a los Intendentes en orden a la organización de los trabajos, recomendamos especialmente a la consideración de esta Asamblea la exposición que el Intendente de Ramírez (Prov. de Entre Ríos) hizo en el simposio de Paraná sobre Caminos Vecinales que se ha de publicar en breve, por parte de los Congresos Argentinos de Vialidad y Tránsito.

ARTICULO 8º: Los municipios y/o comisiones de fomento para acogerse al sistema que instituye la Ley, deberán dictar una Ordenanza donde expresen concretamente: 1. Que los fondos que reciban por el sistema de la presente Ley, serán utilizados exclusivamente en el mantenimiento de la red terciaria o municipal; 2. Que a tal fin los fondos serán depositados en la cuenta especial bancaria con la denominación de Municipalidad de "Fondo Especial de Caminos Comunales". El equipo mínimo y necesario para que una comisión de fomento pueda acogerse a la Ley, será la posesión de un tractor con niveladora de arrastre.

Tal vez llame la atención el hecho limitante que para acogerse a la ley sea necesario tener un equipo. No es así. No es limitante en la práctica y se lo puede demostrar en la siguiente forma: si se pagan los gastos de funcionamiento y la ley permite que el trabajo de mantenimiento de caminos lo haga un tercero, éste va a cobrar los costos más los gastos generales y beneficios. Si nosotros pagamos 10.000 \$ m/n/hora y el equipo cuesta 20.000 \$ m/n/hora y funciona entre 1.000 y 2.000 horas/año hay un margen de 8 o 10 o 12 millones de pesos m/n que se cobrará el tercero y que el Municipio tendrá que poner para poder participar de los beneficios de esta ley. Pero un Municipio que está en condiciones de pagar 8 o 10 o 12 millones de pesos m/n para que un tercero le haga el trabajo y Vialidad le pague exactamente la mitad, está

en condiciones de comprarse el equipo. Tal la razón por la cual se pide que para poder acogerse a régimen de a ley, se deba tener, por lo menos, la posesión de un equipo de nivelación.

Para el caso en que un Municipio tenga equipo y sufra desperfectos que no le permitan atender la zona, la ley le permite que lo haga un tercero. En tal caso tendrá una erogación mayor en el bimestre o trimestre de la paralización pero puede hacer el trabajo y acogerse a los beneficios de la ley.

ARTICULO 9º: Los fondos creados por el artículo 1º, que al 31-12 no hayan sido invertidos serán distribuidos entre los municipios que usufructuaron la reserva a que nos hace referencia el art. 5º; se depositarán en la cuenta creada por el art. 8º inciso 2) y se destinarán exclusivamente a reparaciones, repuestos y equipamiento.

Esto quiere decir que nosotros a principio de año vamos a comunicar cuánto será el costo de conservación y cuánto tiene reservado cada Municipio para la conservación de su red. Pero pueden darse casos de que se rompa el equipo o que el Municipio no quiera repasar los caminos o no sienta presión del usuario y no lo haga. En tal caso Vialidad no intenta beneficiarse con nada sino que quiere solamente premiar al que ha trabajado bien. Al llegar el 31 de diciembre el remanente de fondos será distribuido entre quienes cumplieron y en la proporción en que han cumplido. Creemos que esto es lo más sencillo; ese dinero debe destinarse exclusivamente a reparaciones, repuestos y equipamiento.

Con esto, señores, hemos terminado el comentario del anteproyecto de hoy. Quisiera hacer una síntesis final de los objetivos que se pretenden alcanzar con lo que hemos propuesto:

a) **Objetivo económico:** estimular el desarrollo de la actividad agrícola - ganadera y forestal, al disminuir los cos-

tos de transporte y permitir al productor aprovechar las épocas más favorables del mercado para la venta de su cosecha; contribuir a una mejor distribución de los fondos estatales al atender todas las áreas y crear fuentes de trabajo en todas las localidades, generando incluso el establecimiento de pequeños talleres zonales para reparar los equipos que se destinarán a estas tareas.

b) **Objetivo Social:** Aproximar a las zonas agrícolas a los centros poblados y a éstos entre sí para mejorar las condiciones de vida de la población rural y promover su afianzamiento evitando el éxodo a grandes centros. Se entiende que el camino es un medio pero no un fin en sí mismo, y que para que contribuya al afincamiento de la población debe ir acompañado de otras inversiones paralelas en infraestructura: agua potable, electrificación, educación, salud, comunicaciones y otros.

c) **Objetivo Político:** Promover la formación de una conciencia vial en el pueblo como contribución al desarrollo nacional y comprender que este es un problema de tal magnitud que para una mediana solución requiere la colaboración de todos y en especial de los usuarios y beneficiarios directos. Nada más, muchas gracias.

DEBATE SOBRE EL ANTEPROYECTO

SEÑOR PRESIDENTE DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD: Los señores aquí presentes tienen la oportunidad de hacer uso de la palabra y formular las preguntas que crean convenientes. Va a hacer uso de la palabra el ingeniero Torroba.

INGENIERO TORROBA: Las diez Sociedades Rurales de La Pampa unidas a la Comisión de Enlace de las Sociedades Rurales de La Pampa, vienen a esta reunión con gran satisfacción y realmente felicitamos porque esto haya sucedido.

En mayo de este año las Sociedades Rurales de La Pampa hicieron su primer Congreso Rural y en lo que hacía al camino, entre otras cosas, decía:

“La construcción de caminos vecinales y la conservación de los ya existentes debe encararse insistentemente por el sistema de Consorcios Camineros con Vialidad Provincial, aportando mayores recursos y fomentando la formación de pequeñas y medianas empresas para concretar su construcción”.

Por otro lado también dijimos: “La conservación de caminos y rutas vecinales favorece, según la opinión general de los productores, al Estado. Debe hacerse llegar esta inquietud al Estado Provincial para contemplar el replanteo del actual sistema de conservación de caminos”.

También en otros puntos decíamos que “recomienda se estudie con las reparticiones oficiales competentes el tratamiento del problema con la participación de todos los productores, donde existe disposición para colaborar en esa tarea”.

Quiere decir que esta coincidencia de los productores con el gobierno no es casual, sino que resulta porque La Pampa tiene difundida una conciencia vial.

De manera que por eso los usuarios que pertenecemos a todas estas Sociedades Rurales de La Pampa, vemos con gran satisfacción que un aspecto del problema vial (sabemos que no es todo como muchos lo han dicho), tiende a tener un principio de solución y encarado así, valientemente, porque sabemos, como ya lo dijo el señor Presidente: "estas cosas no dan lustre al gobierno pero son necesarias". Realmente nosotros los felicitamos y a través de estas Sociedades Rurales el usuario, que está representado aquí, también los apoya. Lógicamente el análisis completo del anteproyecto no lo podemos realizar ahora, pero en general se apoya ésto.

Y como forma de apoyarlo queremos manifestar que el artículo 5º puede ser de mucha discusión; quizá no sea perfecto, pero de cualquier forma los productores agropecuarios creemos que es preferible que esto sea así y no por el sistema de presiones particulares, y sobre todo porque no se corre gran riesgo como aquí también se dice por cuanto se paga por obra ejecutada.

Con respecto al artículo 6º, y para que estuviera más de acuerdo con el espíritu de la participación de todos, entendemos que se podría analizar la posibilidad de que pudieran participar vecinos en estos mismos Consejos Zonales. Digo pudieran porque sabemos que no en todos lados se encuentran vecinos dispuestos a participar; pero que quede abierta la posibilidad de que en estos Consejos Zonales puedan participar los vecinos.

Hemos dicho que venimos con gran satisfacción porque inclusive aunque los productores agropecuarios sabemos que esto no es todo en materia de caminos, tenemos la seguridad de que un organismo idóneo como es Vialidad Provincial ha elaborado una ley y ha tenido muy en cuenta que los fondos que va a destinar a los fines propuestos no van a comprometer a otras obras que le están reservadas a Vialidad.

Consideramos altamente positivo, y estamos en un todo de acuerdo, con que los usuarios paguen más impuestos, pero que los paguen con trabajo. En eso nosotros entendemos que es el impuesto mejor pagado. También participan de esta idea todas las Sociedades Rurales aquí representadas.

Asimismo vemos con gran satisfacción el enunciado del Ingeniero Petritz y posiblemente también el del orador que ha de continuar, según me adelantó, referente a algo sobre el camino, la electrificación rural y las comunicaciones. Al respecto el Congreso de Sociedades Rurales trató varios problemas del sistema agropecuario; dimos especial énfasis al camino y no sé si por casualidad o por lo que sea en dicho congreso la electrificación rural, los caminos y las comunicaciones, estuvieron en primer término.

Por eso entendemos que si bien es cierto ello es colateral a lo que estamos tratando, el camino por la vía propuesta ayudaría en alguna forma a que sea posible la electrificación rural en la que el sector agropecuario se ha inclinado decididamente por el sistema cooperativo como elemento más idóneo para lograrla, afirmando con ello el sistema cooperativo eléctrico que sigue teniendo vigencia en nuestro país y en La Pampa.

Muchas otras cosas más podríamos decir, pero de cualquier forma las instituciones rurales están dispuestas a seguir trabajando, a colaborar en este proyecto de ley que lo consideramos así en general realmente sabio y que es la iniciación para tratar aquel problema famoso de la tierra de nadie.

Sabemos que a esto no se le dará la solución completa. Sabemos que habrá Municipios chicos, con mucha tierra de nadie, y tendrán dificultades. Pero por algún lado y por alguna vez había que empezar por lo que el espíritu de esta ley debiera ser apoyado, compartido.

Vuelvo a insistir en que no quiero entrar en tratamientos de otra naturaleza, porque no sería correcto hacerlo en este momento.

Nada más.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD: Nuevamente invito a los presentes a hacer uso de la palabra. Tiene la palabra el intendente de Intendente Alvear, Sr. Dalmasso.

SEÑOR DALMASSO: Naturalmente después de haber compartido la evaluación de la futura ley de caminos municipales, de haberla tratado en esta reunión, sostengo que encierra un alto beneficio para las Municipalidades. Realmente los Municipios necesitaban del apoyo de Vialidad Provincial a través del Gobierno de nuestra provincia, por la sencilla razón de que son muchos los kilómetros de caminos que por mucho tiempo no fueron arreglados.

De tal suerte este es el principio de algo que en el futuro va a conformar un ideal porque entendemos que dentro de nuestra provincia la solución agrícola y la solución agropecuaria son primordiales y ello se puede alcanzar teniendo caminos en buenas condiciones que permitan los traslados de hombres y cosas en forma normal.

Entiendo que no se va a lograr el 100 % de eficiencia en forma inmediata dentro del plan bajo análisis, pero tengo el absoluto convencimiento de que a través de algunos años vamos a lograr el ambicioso objetivo propuesto, y lo digo con absoluto convencimiento porque sé que el Gobierno de nuestra provincia está decidido a llevar adelante los planes que beneficien a nuestra población. Equivale todo ello a decir que merece por mi parte el más amplio apoyo todo lo realizado hasta este momento y entiendo que ese mismo debe ser el concepto de todos los señores Intendentes y los señores presidentes de las Comisiones de Fomento en el sentido de que todo esto merece el más amplio y genuino apoyo.

SEÑOR PRESIDENTE DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD: Yo quiero interpretar, a través de este silencio, que existe en esta asamblea un concepto favorable a ese proyecto de ley, lo cual me halaga profundamente como responsable de la Dirección Provincial de Vialidad que ha sido una de las gestoras, conjuntamente con la Aso-

ciación Argentina de Carreteras, de esta iniciativa. Ojalá lo que yo interpreto sea lo correcto. Pienso que es así ya que hasta ahora han sido todas palabras de aliento. Nosotros en realidad también necesitamos de eso —de ese aliento— pero necesitamos que se nos diga concretamente lo que se piensa porque somos personas que entendemos que hay veces que acertamos y hay veces que no. Pero cuando en algo acertamos nos interesa el aliento porque en realidad es uno de los premios más grandes que nos puede dar la comunidad a los Intendentes y a la gente de Vialidad.

Por eso hemos pedido esta reunión conjuntamente con los directos interesados en el camino tanto de la parte de los responsables, como son las autoridades comunales, como de aquellos que son usuarios y beneficiarios. Junto con ellos está muy compenetrada Vialidad Provincial, en sus distintas categorías, del espíritu de esta ley que va a ser jalón muy importante en la vida institucional de nuestra repartición.

Estoy esperando siempre que el que quiera hacer uso de la palabra lo haga ya que se va aproximando la finalización de esta asamblea.

SEÑOR ORDÓÑEZ: Bueno, yo de alguna manera interpreto el silencio que se produce entre todos los Intendentes en este encuentro. En cierta manera lo justifico porque las exposiciones realizadas han sido sumamente claras y los artículos también realmente claros y nos halaga y nos satisface que esto sea un punto de partida para solucionar el problema que tenemos de conservación de los caminos vecinales ya sea por falta de medios mecánicos o por falta de recursos.

Por lo tanto, no voy a pedir ninguna aclaración porque interpreto que este proyecto tiene un apoyo unánime y que este silencio es como si fuera una aprobación por aclamación.

INGENIERO TORROBA: Yo haría a la Dirección Provincial de Vialidad una recomendación para que analice la

sugestión siguiente. (Quiero aclarar que hablo en carácter tal que me confiere la representatividad del sector usuario.) Creemos que esto no se va a dar, pero podría suceder que algunos Municipios o Comisiones de Fomento por sobradas razones no entren en este convenio. En tal caso se podrá naturalmente decir que el usuario tiene derecho a presionar a su Municipalidad o a su Comisión de Fomento para que sí lo haga. Pero hay razones especiales que pueden darse y para ellas nosotros pediríamos a la Dirección Provincial de Vialidad que analice la posibilidad de que en esos determinados casos especiales se pueda operar con algún consorcio paralelo formado por usuarios. Es una recomendación frente al temor de que el usuario se pueda ver supeditado a que su Comisión de Fomento o Municipalidad, por razones especiales —que pueden existir— no entraran en el régimen de la ley. En tal caso se podría prever la posibilidad de que a través de consorcios de usuarios o bajo la forma que la Dirección Provincial de Vialidad considere, pueda darse solución, para no dejar un área sin atender en ese caso de excepción. Solamente se trata, reitero, de que la Dirección Provincial de Vialidad, o un órgano idóneo en la materia, pueda salvar el caso.

INGENIERO OSPITAL: Pediría una aclaración. No veo muy claro si esto del consorcio sustituiría a la Municipalidad como signataria del convenio de adhesión o lo sustituiría en la parte ejecutiva en la realización del trabajo. Eso me interesa saber.

INGENIERO TORROBA: Quiero aclarar, por el significado de la reunión, que es una idea y que pensamos que Vialidad la puede resolver y puede consultarlo posteriormente para analizarlo con más entendimiento.

INGENIERO OSPITAL: Otra cosa que quisiera aclarar a los señores Intendentes es que nosotros elevaremos esto por la vía correspondiente al Poder Ejecutivo y suponemos que éste lo elevará al Legislativo. Cualquier suge-

rencia creo que es oportuno realizarla antes de que sea analizada la ley porque todas las fallas que seamos incapaces de encontrarle ahora, la experiencia se encargará de evidenciarlas en forma ruda y dura. Luego, aunque puedan corregirse los errores será ya tarde. Todas las cosas se pueden ir perfeccionando, pero tenemos que tratar de que de entrada sean lo más perfectas posibles. En definitiva, procuremos lo mejor porque luego la realidad nos va a golpear.

SEÑOR SUÁREZ: Al respecto, voy a dar una opinión: cuando se elabora una ley resulta muy difícil contemplar todas las situaciones que se pueden presentar. Pienso que por un artículo se podría abrir la posibilidad de que, por vía de reglamentación de la ley, se solucione cualquier aspecto que no hubiera sido previsto en la misma, siempre y cuando no contraríe su espíritu.

SEÑOR CASTIÑEIRA: Yo solamente quiero hacer referencia a algo que dijo el Ingeniero Torroba: cuando por motivos especiales no se pueda aplicar esta ley, se podría prever en la misma que los trabajos los realizará la Dirección de Asuntos Municipales, cobrando como si fuera un Municipio.

INGENIERO FIORUCCI: Yo digo, en nombre de la mesa que todos hemos compartido, que agradezco enormemente la asistencia de todos y la colaboración y el interés que han demostrado al concurrir a esta reunión.

También hago llegar un saludo a nuestra hermana Vialidad de Río Negro, a sus representantes, ya que nos acompaña en este acto el señor Presidente de esa Reparición. Asimismo nosotros esperamos que en la hermana provincia se encaren soluciones de este tipo de acuerdo a las necesidades porque en nuestro país cada región tiene sus propias características y necesidades. Invito al señor Presidente a hacer uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE DE VIALIDAD PROVINCIAL DE RÍO NEGRO: En primer lugar quiero agradecer la oportunidad que me brindan la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de La Pampa y el Gobierno de la Provincia de asistir a este tipo de debate de la implementación de organizaciones que poco a poco han de dar nuevos caminos a la vialidad argentina, como bien lo dijo el Ingeniero Petriz, y quiero asimismo agregar algunos detalles que hacen al quehacer vial de la provincia de Río Negro.

Tenemos algunos casos un poco distintos con la Provincia de La Pampa porque contamos con centros productores bastante aglomerados en algunas regiones y con gran parte de la provincia que está prácticamente en estado desértico. Por ese motivo, y por el tipo de producción que tiene la provincia de Río Negro, su Dirección Provincial de Vialidad ha encarado en formas distintas este problema, realizando y volcando todos sus esfuerzos, en el trienio que ha comenzado, a una masiva y activa pavimentación rural en la Provincia. Nosotros tenemos necesidad de realizar pavimentos rurales porque en particular la producción de frutas requiere caminos pavimentados para que superando factores climáticos y otros predominantes en el tipo de producción, posibiliten que ésta sea retirada en el más breve plazo y trasladada a los centros de consumo y almacenamiento. Por eso decimos que la Dirección Provincial de Vialidad de Río Negro está realizando un plan masivo de pavimentación rural. En este momento ya se han realizado en la provincia más de 100 km de pavimentos que se van a incrementar en este trienio aproximadamente en 150 km más.

Eso es todo cuanto puedo decir sobre cómo se está encarando este problema de progreso. Además se ha realizado un gran plan masivo de apertura de caminos vecinales en la zona marginal de la provincia, en diversos centros y asimismo, por convenios con la Dirección Nacional de Vialidad, se ha encarado en este trienio un gran plan de pavimentación de las rutas nacionales 23, 242 y 310 provincial. Muchas gracias.

PALABRAS DEL INGENIERO RICARDO GASTELLU EN REPRESENTACION DE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

Bases para una política caminera futura

La decisión del Superior Gobierno de la Nación, aprobando el Plan Trienal de Obras Públicas para nuestro país, fija en forma específica y detallada todas las obras, en este caso camineras, a llevar a cabo en nuestro territorio, en forma clara, concreta y terminante.

En realidad, ese planeamiento caminero estuvo orientado con la finalidad específica de satisfacer los requerimientos más urgentes de la Red Vial Nacional, atendiendo con prioridad a los siguientes fines:

- 1º) Promover y consolidar la integración socio-económica de las zonas de menor desarrollo relativo, o que se encuentren marginadas por falta de comunicaciones.
- 2º) Servir con la mayor eficacia a la economía nacional y regional, y
- 3º) Atender las vinculaciones internacionales y las áreas de frontera.

En la programación del Plan, se han tenido especialmente en cuenta los polos de desarrollo prefijados y cuyos epicentros se ubican en Salta, Jujuy, Corrientes, Resistencia, Posadas, Neuquén, Rawson y Río Gallelos; programándose las obras adecuadas para su debida interconexión y vinculación con el resto del país, así como el mejoramiento de toda la red vial nacional, en la medida que lo prevén los recursos fijados en el período 1974/1977.

Dentro de tales objetivos se dio prioridad a la integración con caminos de tránsito permanente en recorridos que vinculan los centros de producción y consumo, para

facilitar la eficaz movilización interregional de personas y mercaderías.

Ello tiende a adecuar el esquema radial original, de la red vial de tránsito permanente, transformándola gradualmente en un gran reticulado, debidamente integrado con la red ferroviaria y los demás sistemas de transporte existentes y a desarrollar.

Como complemento de esas políticas generales antes referidas en que se funda el Plan de Trabajos Públicos de la Dirección Nacional de Vialidad, caben recordar las políticas particulares aplicadas a su elaboración, en relación con las distintas obras que comprende, para determinar el establecimiento de sus prioridades relativas, a saber:

- a) Atención referente a la construcción de las calzadas pavimentadas degradadas por el uso o que han llegado al límite de su vida útil;
- b) Adecuación del diseño geométrico y de la calzada a las necesidades actuales y de corto plazo, previendo su refuerzo o adaptación futura de acuerdo con los requerimientos del tránsito;
- c) Asignación de una mayor proporción de recursos a la conservación de los caminos existentes, al efecto de salvaguardar el valioso patrimonio que representan y evitar que, por causa de un mantenimiento deficiente, resulte necesario anticipar trabajos de reconstrucción. Con el mismo objeto se ha previsto incrementar el control de las reglamentaciones sobre tránsito (particularmente las cargas de vehículos);
- d) Optimización de las inversiones en las obras mediante: adecuación de características técnicas a las reales necesidades del tránsito actual evaluando el tránsito futuro previsible;
- e) Determinación de los plazos más convenientes para la ejecución de cada proyecto, para lograr un ritmo de construcción adecuado a fin de no encarecer los costos;

- f) Distribución racional de las obras en el tiempo, a efectos de lograr una continuidad en el desarrollo del plan que, pudiendo ser conocido por las empresas constructoras, les permitirá regular su equipamiento con la siguiente reducción de sus costos operativos.

Lo anteriormente expuesto se refiere a los criterios sustentados para la preparación del Plan Vial en ejecución, de obras vigentes.

Política vial futura

Con referencia a la política vial futura a desarrollar, creemos de imprescindible necesidad tener en cuenta las consideraciones que a continuación detallamos en forma sucinta:

I — La situación mundial

El problema argentino no puede desentenderse del contexto mundial, como tampoco puede dejar de considerar el problema relativo a la crisis energética, íntimamente ligada con el relativo al agotamiento de los recursos naturales y, con el aún de mayor importancia, dado por el crecimiento exponencial de la población.

II — Premisas para el desarrollo argentino

Resulta imprescindible llevar a cabo en forma racional la explotación intensiva y eficiente de nuestros recursos naturales que le dan al país una base excepcional para el desarrollo de la producción agrícola-ganadera, así como la forestal, del mismo modo que para la explotación minera e ictícola, con cuya extraordinaria potencialidad la producción de esos rubros podría llegar a cifras realmente extraordinarias.

Debe actuarse en nuestro país en concordancia con las premisas establecidas en el Acta de Compromiso celebrada por el Gobierno Nacional con los productores del agro argentino, cuyas proyecciones son de singular importancia en materia agropecuaria. Debe alentarse ne-

cesariamente una política de incrementación demográfica y de redistribución poblacional, a cuyo efecto deberán darse los incentivos necesarios, creando fuentes de industrialización en las áreas de la producción de insumos.

III — Papel fundamental del transporte en el desarrollo argentino

Partiendo del carácter particular de la República Argentina con su gran extensión territorial, con toda su variedad de regiones económicas complementarias y la distorsionada distribución espacial de su desarrollo, debemos pensar en los medios idóneos que permitan dar una adecuada solución a esa situación.

En nuestra opinión una de las bases fundamentales para lograr un desarrollo armónico y equilibrado del país, consiste en dotarlo de un sistema de transporte rápido, seguro, cómodo y económico, que haga de todo su territorio una verdadera unidad de mercado. Por desgracia, sólo contamos actualmente con un cuadro incompleto y distorsionado en cuanto hace a nuestro sistema de transporte. Padece de un déficit vial de singular importancia, aunque se haya dado en divulgar la peregrina idea de que estamos sobredimensionados en materia caminera. Disponemos además de un inadecuado aprovechamiento de las vías fluviales y de nuestros transportes marítimos. De los distintos medios es el carretero el que ha debido afrontar la mayor responsabilidad en las demandas del transporte, absorbiendo tráfico que no le son específicos, con las consiguientes consecuencias sobre la durabilidad y estado de conservación de las redes camineras en servicio en la actualidad.

Lo anteriormente expuesto nos lleva a la conclusión de la necesidad imperiosa de realizar los estudios que nos permitan formular con toda urgencia una verdadera política global en el campo del transporte, comprendiendo todos los medios actualmente utilizados.

Clasificación de las redes viales argentinas

Como consecuencia de nuestro régimen de organización político-administrativo, tres sectores de caminos integran nuestra red vial total: nacionales, provinciales y municipales que identifican con claridad el ente de gobierno —nación, provincia o municipio— encargado de su construcción y mantenimiento.

La red vial total argentina constituye en términos de servicio público —esto es, en la práctica— una entidad única que debe organizarse de modo que esté en condiciones de servir al país con la máxima idoneidad. Más aún, el transporte por carreteras cuya infraestructura la constituye el camino, configura una modalidad, un medio de transporte que con los restantes por tierra, agua o aire debe integrar un sistema total en el que, absorbiendo cada uno de ellos los tráfico para los cuales están en mejores aptitudes técnico-económicas de servir, conformen un conjunto equilibrado y armónico, de máxima eficiencia para la comunidad.

La red nacional provee a las grandes vinculaciones interregionales, así como sirve a otros grandes objetivos de distinto orden, de interés general, dentro del país. Las redes provinciales complementan a las anteriores, proveyendo a las vinculaciones dentro de la región, y las vecinales —que constituyen prácticamente una red terciaria, dependientes en su mayoría de las comunas, según el régimen municipal de cada provincia— proveen a necesidades locales de transporte y son, con creces, con gran largueza, muy superiores en extensión al conjunto de las dos primeras, pudiendo estimarse sin temor de equivocarse que estas redes terciarias superan los 700.000 kilómetros de caminos, en su casi totalidad de tierra.

La evolución de la vialidad argentina

La ley 11.658 de 1932 organizó la vialidad del país en sus sectores fundamentales (red nacional y provinciales primarias) dándoles adecuada estructura legal, técnica,

económica, financiera y administrativa. La obra existente es consecuencia del régimen implantado por aquélla. El Decreto Ley 505/58 —Ley vigente—, que sustituyó a la Ley 11.658, incorporó la experiencia recogida durante los 25 años de aquélla. La suerte de la evolución vial, si bien reflejó un impulso sustancial con el Decreto Ley 505/68, siguió con la ya crónica discontinuidad.

De todos modos cabe destacar que el desarrollo de la enorme red terciaria o vecinal no fue amparado por nuestra legislación básica, y ello resulta perfectamente comprensible desde que hubiera resultado utópico pretender abarcarla por la limitación de medios que, con un buen criterio, debieron volcarse prioritariamente en resolver los itinerarios fundamentales del país. Tales caminos terciarios encontraron algún apoyo en la Ley Mitre, en la labor de las comunas y consorcios vecinales y finalmente en el Plan de Caminos de Fomento Agrícola, que constituyó el esfuerzo más orgánico implantado para sostenerlos.

Características de las redes viales

La red nacional tiene una extensión de 46.145 km., de los cuales 22.674 km. están pavimentados, 1.011 km. tienen calzadas mejoradas; hay 12.600 km. de caminos de tierra y el resto, de 3.860 km., está constituido por simples huellas y aún rutas sin abrir. Contamos pues con 29.685 km. de caminos de tránsito permanente, como suma de las dos primeras categorías señaladas, o sea que: la red nacional es de tránsito en todo tiempo sobre un 65 % de su extensión.

La red provincial se extiende sobre unos 160.000 km compuestos por un sector primario de 60.000 km., al que se le asigna el papel de complementario de la nacional y resuelve, por así decirlo, las necesidades intrarregionales de vinculaciones, y por otro sector de caminos secundarios que suma 100.000 kms. En total las redes provinciales tienen 16.600 km. de pavimento, 15.000 km. en el sector

primario, y 20.000 km. de caminos mejorados, casi todos también en el sector primario. En total las redes provinciales tienen un 24 % de tránsito permanente.

Desgraciadamente podemos asegurar que de toda la red pavimentada tanto nacional como provincial, un 75 % de su longitud está actualmente fuera de diseño como consecuencia de la evolución del tránsito —en volumen y cargas específicas— así como por no haber resultado factible repararlas y actualizarlas en tiempo, por falta de fondos para realizar las obras.

La red vecinal de jurisdicción municipal o provincial —según los casos— supera varias veces al conjunto de 200.000 km. que conforman la nacional y provincial. Se carece, salvo contados casos, de un inventario de estas redes, cuya evolución, en permanente movilidad, responde al proceso de subdivisión de la propiedad inmobiliaria antes que a una planificación vial.

En definitiva puede concluirse que la red total de caminos en la Argentina, con una extensión de varios cientos de miles de kilómetros, es de tránsito permanente o en todo tiempo, en apenas un 10 % mientras el restante 90 % posibilita sólo tránsito condicional. Se han hecho estimaciones que indican que nuestro déficit vial supera con creces el 50 % de lo que ya, y por diversos motivos, (económicos, sociales, políticos, estratégicos, de desarrollo, etc.) justifica la demanda.

El desarrollo vial futuro

Un esquema racional para la evolución de la red vial argentina puede sintetizarse en los siguientes términos:

a) *Complementación*, en el menor lapso, del sistema básico de caminos constituido por la red nacional y las primarias provinciales, haciéndolo de tránsito permanente sobre los 100.000 km. en conjunto, de los cuales prácticamente sólo el 60 % posibilita en la actualidad el tránsito en todo tiempo. Se contaría de tal suerte con el reticulado fundamental que posibilitaría las vinculaciones

carreteras inter e intra-regionales, a través de todo el territorio nacional.

b) *Reconstrucción*, remodelación y mejoramiento de la red pavimentada existente, para ajustarla y hacerla apta para servir el tránsito actual que la utiliza.

Es este un tema de singular importancia ya que un estudio de apreciación de los caminos pavimentados de la red nacional nos permite asegurar que en la actualidad se tienen aproximadamente 5.000 km. en franco estado de destrucción, es decir el 25 %, y otros 4.500 km. (20 %) en comienzo de proceso de rotura. De no tomarse de inmediato medidas tendientes a realizar la reconstrucción de estos pavimentos, nuestra red de caminos pavimentados estará, en un lapso no superior a los cinco años, prácticamente destruída en un 50 % de su longitud, con todas sus consecuencias económicas, políticas y sociales.

Vialidad Nacional ha elevado ya un plan de carácter especial, anexo al trienal, que prevé precisamente la reconstrucción de 10.000 km., de caminos pavimentados, en un plazo de cinco años a partir de la fecha actual.

Es fácil advertir que esta situación debe ser necesariamente similar en lo que respecta al estado de las rutas pavimentadas provinciales.

c) *Incorporación* a las formulaciones de política caminera nacional —esto es, a los Planes Nacionales de Desarrollo— del mejoramiento de los caminos vecinales o, con más propiedad (en las primeras etapas al menos) de los caminos naturales, de tierra, desde que tal mejoramiento debería comprender también a no menos de 100.000 km. de caminos pertenecientes a las redes provinciales —en particular en su sector secundario— que actualmente son también de tierra y escapan en muchos casos a las posibilidades prácticas de atención por parte de las vialidades locales respectivas.

Estos caminos vecinales o terciarios actúan, según se ha dicho, como verdaderos alimentadores o distribuidores de tránsito dentro de aquella retícula fundamental dada

por la red nacional y las provinciales primarias, cuyas posibilidades potenciales serían, de tal suerte, mejor aprovechadas.

Cabe finalmente una irrefutable reflexión respecto de la importancia del mejoramiento de los caminos vecinales o, más ampliamente, de nuestros caminos naturales. Dadas sus, en general, reducidas extensiones y las consecuentes limitaciones de sus áreas de influencia y teniendo en cuenta que resuelven en definitiva problemas locales de tránsito, ningún otro medio podría suplirlos en sus funciones de dar transporte, y ello constituye de por sí un factor decisivo, imperativo, para encarar su desarrollo.

Bases para desarrollar el camino vecinal

Hay ya bastante experiencia, no sólo en el país sino aún en ciertos países latinoamericanos, que indican que la base ideal para encarar el desarrollo de los caminos vecinales es el consorcio con la participación de la Nación, las Provincias, los Municipios y los beneficiarios directos de tales caminos.

Al Estado Nacional y a las Provincias debe corresponderles las tareas de financiamiento así como proveer asistencia técnica y asegurar que los objetivos que persiguen se alcancen en plenitud.

Al Municipio debe corresponderle una participación fundamentalísima en la tarea a llevar a cabo: asumir toda actividad de promoción, de decisión de prioridades en sus áreas de influencia o jurisdiccionales, y de ejecución y conservación de las obras, éstas últimas con gran flexibilidad en cuanto a los medios más idóneos para llevarlas a cabo. A tales efectos deberá estimularse el fortalecimiento propio del Municipio, tanto técnico como económico concurriendo sin retaceos por parte de la Nación y las Provincias.

La promoción del camino vecinal en el país ofrece dos facetas, a las que ya nos hemos referido, netamente diferenciadas.

- a) Conservación y mejoramiento de los caminos existentes en áreas desarrolladas;
- b) Construcción de nuevos caminos de penetración o desarrollo en áreas carentes o deficientemente servidas en su accesibilidad, lo que imposibilita o limita las posibilidades de explotación de sus recursos naturales.

Ambas situaciones se dan en el país y, ambos casos, deben tenerse en cuenta al concretarse la labor para proveer a la evolución caminera.

Tarea a llevar a cabo

Considerando las referencias y reflexiones expuestas a lo largo de esta exposición, el Gobierno Nacional está elaborando las bases para la construcción, mejoramiento y conservación mejorativa de no menos de 100.000 km. de caminos naturales, particularmente vecinales, dentro del período que comprende el Plan Trienal.

La Dirección Nacional de Vialidad fue autorizada por el Señor Secretario de Transporte y Obras Públicas de la Nación, a exponer ante esta Asamblea esta idea, relativa a la realización de un plan de mejoramiento de 100.000 km. de caminos de tierra en toda la República, cuyo estudio ha de comenzar en breve plazo.

Este esfuerzo, que bien puede calificarse como sin precedentes en el área específica, no sólo se traducirá en beneficios concretos para el desarrollo pleno de las posibilidades potenciales del país, sino que concurrentemente constituirán una gran fuente de mano de obra directa, de consumo de materiales y equipos de fabricación nacional; de estímulos profesionales, de fortalecimiento comunal, de generación de una verdadera conciencia vial en el país, es decir que se traducirá, en definitiva, en un poderoso aliciente económico, político y social.

Para no señalar sino una de las consecuencias más significativas del plan en elaboración, baste decir que determinarán la formalización de alrededor de 10.000 consorcios que, operando sobre todo el suelo patrio, contribuirán a fortalecer y acrecentar su grandeza.

Como aporte que complementará adecuadamente al plan caminero, se desea apuntar que al programa vial se procurará integrarlo con otros dos sectores básicos de infraestructura económica: electrificación y comunicaciones rurales, es decir, que en definitiva se apunta a la formulación de un programa integrado de infraestructura rural.

Basta decir, para concretar este tema, que las mejoras que en cada caso puedan llevarse a cabo estarán conformadas a la realidad de medios y objetivos.

La inversión a realizar en el señalado plan de caminos, puede ser calculada en un monto no inferior a los 2.400 millones de pesos ley, que podrán realizarse en obras a llevar a cabo en el lapso 1974-1979, con un desenvolvimiento perfectamente estudiado e implantado en forma orgánica. En realidad ese plan de cinco años vencería en 1978, utilizando el año siguiente como adicional para la preparación de nuevos planes similares a materializar en el futuro.

Esos nuevos planes posteriores podrán ser reajustados en plazos y montos, adecuándolos a las prioridades constructivas y fondos disponibles. Lo que resulta indudable es que la ejecución de este tipo de trabajos nos va a obligar a los profesionales de la Ingeniería Vial, a buscar y estudiar soluciones de carácter especial, en base a lograr el máximo de eficiencia en la construcción de los caminos de tierra a mejorar, tendiendo a la mínima inversión compatible con la disponibilidad de los fondos.

Recuerdo de Enrique Humet

No puedo dejar de traer al recuerdo de un gran ingeniero argentino que, hace cuarenta años, tuvo a su cargo la importante tarea de dirigir el proyecto y dirección de las obras de pavimentación, en nuestro país, de la Red Troncal Nacional en la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad. Me refiero al Ingeniero Enrique Humet quien, con clara visión de porvenir y con notable capacidad técnica, creó dentro de aquel organismo la oficina denominada de proyectos y dirección de obras de

pavimentación de Costo Intermedio y Bajo, la C.I.B. como cariñosamente se la denominaba dentro de la reparación.

De esa dependencia salieron los primeros proyectos para ejecución de mejoramientos de suelos con betunes, materiales granulares; las bases granulares estabilizadas con utilización de materiales locales con reducidos costos de transporte, es decir, que ella fue la cuna y origen de la nueva tecnología de aquel entonces, para ese tipo de construcción caminera, de carácter económico.

Hoy, cuarenta años después, reconocemos su beneficio e indudablemente creo en la necesidad de volver sobre nuestros pasos, para tratar de dar solución al problema del mejoramiento de nuestra extensa red de caminos de tierra, con los mismos criterios con que en aquel entonces se inició la pavimentación de nuestra Red Troncal Nacional de Caminos, es decir, de obtener la máxima eficiencia con la mínima inversión. Alentamos la firme y fundada esperanza de que nuestros Ingenieros Viales sabrán llevar a cabo esta tarea sin desmayo y con éxito.

Importante Resolución

Por otra parte y, como final de esta exposición, me place dar lectura a la Resolución del señor Secretario de Transporte y Obras Públicas de la Nación, N° 812/74 fecha 22 de julio último, que dice así:

"Buenos Aires, 22 de julio de 1974. Visto la necesidad de elaborar un Plan de Conservación y Mejoramiento de 100.000 km. de Caminos Vecinales y contemplar los programas camineros con otros concurrentes de electrificación y comunicaciones, conformando un verdadero Plan de Infraestructura Rural a llevar a cabo en el país hasta el año 1977; y Considerando: Que, el carácter del aludido tema requiere además de las tareas que le incumben a la Dirección Nacional de Vialidad, la participación de las Secretarías de Estado de Energía, Agricultura y Ganadería, y de Comunicaciones, a fin de la intervención de los entes vinculados a las actividades relativas a la infra-

estructura rural. Que, de igual modo, además de los organismos del Estado Nacional, corresponde formular similar invitación a las entidades representativas de los diversos organismos viales estatales y de la actividad privada vinculada al desarrollo caminero del país. Por ello, El Secretario de Estado de Transporte y Obras Públicas, Resuelve:

1° Créase en el seno de la Secretaría de Estado un Grupo de Trabajo que deberá elaborar un Plan de Conservación y Mejoramiento de 100.000 km. de Caminos Vecinales, debidamente coordinado con los de desarrollo del agro, de electrificación rural y de comunicaciones. 2° Dicho Grupo de Trabajo estará integrado por el Señor Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, Ingeniero Hipólito Fernández García en calidad de Coordinador General, y el Ingeniero D. Federico Guillermo Otto Ruhle como alterno, ambos en representación de esta Secretaría de Estado. 3° Invítase a la Secretaría de Estado de Agricultura y Ganadería, y a la Secretaría de Comunicaciones, a designar un representante titular y otro alterno en cada caso para integrar el Grupo de Trabajo de referencia. 4° Invítase al Consejo Vial Federal y a la Asociación Argentina de Carreteras a participar en el tema a desarrollar, designando un representante ante dicho Grupo de Trabajo. 5° Fíjase un plazo de seis (6) meses para que el citado Grupo elabore el proyecto respectivo. 6° Regístrese, comuníquese y archívese. RESOLUCION N° 812/74 S.E.T. y O.P. Fdo.: Ingeniero Julio L. Savón. Secretario de Estado de Transporte y Obras Públicas."

Esta Resolución culmina así con este antecedente relativo al comienzo del estudio del plan de mejoramiento de caminos de tierra a que nos hemos referido. La citada Comisión ha fijado ya como fecha para su primera reunión y constitución, el día 14 del corriente mes. Nada más.

**PALABRAS DEL SEÑOR GOBERNADOR DE LA
PROVINCIA DE LA PAMPA DON AQUILES J.
REGAZZOLI, CLAUSURANDO EL ACTO**

Hace ya varios meses, el señor Presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, ingeniero Petriz, me manifestó su idea de que se realizara aquí en Santa Rosa el acto que hoy tengo el honor de clausurar. En aquella oportunidad le manifesté que mi Gobierno apoyaría con todo entusiasmo la realización del mismo, pues sería un importante paso adelante que La Pampa iba a dar en sus realizaciones camineras, al dar forma legal a la Coparticipación Vial Municipal que actualmente se lleva a cabo por intermedio de la Dirección Provincial de Vialidad, asegurando para el futuro una mayor coparticipación y por ende una mayor cantidad de kilómetros de caminos vecinales conservados y mejorados.

No voy a referirme a la importancia capital de los caminos vecinales para nuestra provincia y para nuestro país, pues ustedes y el pueblo de La Pampa la conoce perfectamente y aquí, en este acto, se ha debatido ampliamente el tema.

Quiero referirme a la preocupación del gobierno de dar acabada solución a su mantenimiento en condiciones adecuadas para un tránsito cada vez mayor, a medida que crece la economía y se mejoran las condiciones de vida del pueblo, y uno de los problemas más importantes a solucionar es el derivado de tener en los Municipios un parque bastante obsoleto, de muy bajo rendimiento, que es imprescindible renovar y aumentar a fin de que las poblaciones aisladas como las del Oeste Pampeano dispongan también del equipo para el mantenimiento de sus caminos vecinales.

Reequipamiento de los Municipios: Puedo anunciar que durante el presente año se realizará el reequipamiento de los Municipios, y una vez completado el mismo quedarán dadas las condiciones para que los señores intendentes y presidentes de las comisiones de fomento puedan dotar a la provincia de caminos vecinales bien conservados en beneficio de la comunidad.

Agradezco asimismo la presencia del señor Ingeniero Pedro Petriz, gran amigo de nuestra provincia, cuya autorizada palabra han escuchado ustedes; a la Dirección Provincial de Vialidad y a la Asociación Argentina de Carreteras nuestros plácemes por la labor desarrollada, a fin de que este acto tuviera el mayor lucimiento. Y finalmente agradezco la presencia y participación de los Señores Legisladores, intendentes, presidentes de comisiones de fomento, C.G.T. y representantes de instituciones privadas.

A todos muchas gracias.