

---

# **DIO TERMINO A SUS TAREAS EL SEGUNDO CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD**

---

**Resolución sobre la ley nacional de vialidad -- El Touring Club fué investido con el carácter de institución permanente de todas las conferencias viales del país -- La Conferencia de Carreteras en Río de Janeiro -- Detalles del programa final -- Esta tarde se efectuó la asamblea de clausura**

---

Con la asamblea plenaria de anoche y la de clausura de esta tarde, queda terminada la labor del Segundo Congreso N. de Vialidad, que organizado por el Touring Club Argentino, ha venido reuniéndose durante estos días, a fin de tomar algunas resoluciones de beneficio para el desarrollo de la vialidad en el país, problema este que tanto ha preocupado a las fuerzas vivas, ya que la falta de medios adecuados de comunicación en un territorio tan extenso como el nuestro, ha dificultado y sigue dificultando la marcha normal de las industrias madres. Es de creer que la labor desarrollada, fructificará en breve, y servirá para dar un impulso poderoso a la construcción de caminos, a ejemplo de lo que ocurre en Estados Unidos, ya que es obvio citar a los principales países europeos, donde la vialidad ha merecido una atención preferente de los hombres de gobierno.

A renglón seguido damos los puntos esenciales de la labor del congreso, como complemento de la amplia información que publicamos todos estos días, pasando seguidamente a hacer crónica de la asamblea plenaria de esta tarde, en que se clausuró el congreso y de los detalles restantes relacionados con las actividades del Segundo Congreso Vial.

# LA LEY NACIONAL DE VIALIDAD

Merece especial mención el despacho de la comisión de legislación acerca de los trabajos relacionados con la ley nacional de vialidad, y que mereció la aprobación unánime de la asamblea plenaria. Este despacho está concebido en los términos siguientes:

1º El Segundo Congreso Nacional de Vialidad considera como un anhelo nacional, en el que coinciden los poderes públicos, la sanción de una ley nacional de vialidad.

2º Después de examinar los diversos trabajos presentados considera que el que mejor satisface esos anhelos es el presentado por el delegado del Touring Club Argentino, ingeniero Carlos Elías Menario, cuyas conclusiones hace suyas el Congreso y transcribe a continuación:

1º La sanción de una ley nacional de vialidad constituye ya para la República Argentina una necesidad impostergable y ella debe contemplar una política de conexión vial general en todo el país.

2º La constitucionalidad de una ley nacional de vialidad no es discutible si respeta la autonomía y jurisdicción de los gobiernos provinciales, vale decir, si no crea impuestos a aplicar dentro de las provincias, ni afecta el dominio privado precindiendo de la intervención provincial la ley nacional de vialidad debe ofrecer a las provincias una ayuda general, con la condición de que las provincias entreguen al dominio público, sea por expropiaciones que resuelvan sus legislaturas o por establecimiento de la servidumbre obligatoria, los terrenos que se necesiten para llevar a efecto obras de vialidad.

3º Los servicios de vialidad de la Nación deben realizarse con uniformidad técnica y deben obedecer a un plan metodizado, para lo cual deben estar centralizados en un organismo general autónomo.

4º Bajo el nombre de Dirección General de Obras de Vialidad de la Nación, la ley de vialidad de la Nación debe crear este organismo, dependiente del Poder Ejecutivo de la Nación, que debe tener autonomía completa para el desarrollo de sus actividades en la propulsión de la vialidad en todo el territorio de la Nación y reservando al Poder Ejecutivo de la Nación la aprobación previa de obras nuevas importantes y convenios con las provincias, respetando en esta forma sus facultades constitucionales de regir los destinos de la Nación.

4º Bajo el nombre de Dirección General de Obras de Vialidad de la Nación, la ley de vialidad de la Nación debe crear este organismo, dependiente del Poder Ejecutivo de la Nación, que debe tener autonomía completa para el desarrollo de sus actividades en la propulsión de la vialidad en todo el territorio de la Nación y reservando al Poder Ejecutivo de la Nación la aprobación previa de obras nuevas importantes y convenios con las provincias, respetando en esta forma sus facultades constitucionales de regir los destinos de la Nación.

5º El acogimiento de las provincias a la Ley Nacional de Vialidad, no debe ser imperativo sino facultativo, pero para recibir la ayuda federal debe ser obligatorio: demostrar la utilidad pública de la obra, tener organizada una entidad vial capacitada para ejecutar obras viales, tomar a su cargo el establecimiento del dominio público de los terrenos necesarios para obras de vialidad, velar por el cumplimiento de los reglamentos de tránsito y cargas máximas que se dicten y convenir la forma en que se atenderá la conservación de las obras viales que se realicen.

6º La ayuda federal podrá realizarse de dos maneras: llevando a efecto, por intermedio de la Dirección General de Obras de Vialidad de la Nación la obra solicitada por la provincia, o entregando a la provincia el importe de la ayuda federal. En ambos casos es indispensable que las provincias acepten las obligaciones condensadas en el punto precedente y además acepten una fiscalización de las inversiones de las sumas que se le entregaron por concepto de ayuda federal.

7º En los territorios nacionales, las obras de vialidad deben ser planeadas por la D. C. de O. de V. de la N., pero recabando en cada caso la opinión del gobernador.

8º La ley nacional de vialidad debe admitir que el Poder Ejecutivo haya acordado una autorización tácita para la ejecución de una obra que ha solicitado la D. C. de O. de V. de la N., si vencido el término de treinta días no ha decretado una negativa fundada, y la dependencia autónoma se considerará obligada a ejecutarla de inmediato.

9º La Ley Nacional de Vialidad debe concretar en esencia las facultades de la Dirección General de Obras de Vialidad de la Nación, y en este sentido puntualizará que podrá ejecutar de por sí trabajos de conservación, de ampliación hasta un 20 o/o del valor del presupuesto aprobado, trabajos urgentes hasta \$ 20 000 y, podrá licitar, contratar rescindir, efectuar pagos, prestar equipos, efectuar adquisiciones por licitaciones y sin ella si su valor no proveniente de fraccionamientos, es inferior a \$ 10.000, designar al personal técnico y administrativo y renovarlo.

10º La clasificación de las obras viales no es indispensable en una ley nacional de vialidad, basta que determine que las que se hagan con recursos provenientes de la ayuda federal se distinguirán con el nombre de Nacionales.

10º La clasificación de las obras viales no es indispensable en una ley nacional de vialidad, basta que determine que las que se hagan con recursos provenientes de la ayuda federal se distinguirán con el nombre de Nacionales.

11º Las obras se ejecutarán (así lo debe establecer la ley), por regla general, por licitación pública, debiendo establecerse en los contratos respectivos el monto del jornal mínimo que debe percibir el obrero. Solamente en casos de excepción, por urgencia o por especialidad de obras o por ser más económico, demostrado a satisfacción, podrá ejecutarse obras por administración directa.

12) El directorio de las Obras de Vialidad de la Nación debe estar integrado por seis miembros que durarán seis años en sus funciones, de los cuales uno será director general y otro vicedirector. El directorio debe renovarse por tercios cada dos años, pudiendo los salientes ser designados por un nuevo período. Los miembros del directorio serán nombrados por el Poder Ejecutivo con anuencia del Senado, debiendo recaer la designación en personas de reconocida versación en materia de vialidad relacionada con el progreso económico de la Nación. La renovación del director y vicedirector general debe coincidir con la de un nuevo ejercicio presidencial de la Nación.

13) La ley nacional de vialidad debe establecer las responsabilidades y deberes del directorio, reconociendo además como una corporación de derecho responsable de sus actos.

14) El fondo nacional de obras de vialidad debe provenir de sumas fijas de rentas generales de la Nación, una como resultado de la aplicación de un índice-porcentaje que debe establecer la ley de vialidad, y otra como resultado de otro índice-porcentaje que debe establecer la misma ley para abonar los servicios de intereses y amortización de títulos de vialidad. Estos índices-porcentajes se aplicarán al monto total de rentas generales, funcionando como reguladores automáticos de los fondos que se pueden asignar destinados a la vialidad nacional en función del grado de prosperidad alcanzada por la Nación.

15) La ley de vialidad debe establecer en cifras fijas los porcentajes del fondo nacional para obras de vialidad, que podrán invertirse en los siguientes conceptos: compra y conservación de equipos, maquinarias, útiles, instrumentos, alquiler de locales y pagos de servicios hipotecarios; pagos de sueldos del personal técnico y administrativo; fondos para provincias y fondos para territorios, para que las provincias se sientan estimuladas a crear los impuestos necesarios para aumentar

sus recursos con destino a contribuir al costo de las obras de vialidad, la ley en cuestión debe establecer que una parte del fondo para provincias, se repartirá en partes iguales entre todas las provincias para obras de fomento iniciales y otras en proporción a cierto índice indicativo del grado de prosperidad en que se encuentra con respecto a las demás, este índice debe ser el monto total de la contribución territorial en esa provincia durante el año anterior. Los fondos de la ley 5315 debe continuar invirtiéndose en la forma que lo establece esta ley por ser una ley contrato hasta el 1 de Enero de 1947. A partir de esta fecha los derechos aduaneros restablecidos deben ingresar a rentas generales.

16) La ley nacional de vialidad debe fijar el porcentaje de los fondos de vialidad que en las provincias y territorios deben destinarse exclusivamente a la construcción de caminos con calzadas de tipo superior.

17) La ley nacional de vialidad debe establecer que cuando una provincia no hace uso de la ayuda federal que está a su disposición, excediendo el saldo de la cantidad que le correspondió en el primer reparto, esta provincia quedará eliminada de los repartos sucesivos ingresando el excedente al fondo común para beneficio de las demás provincias.

18) La fiscalización de la Contaduría general de la Nación debe ser sobre los actos realizados con el fin de oponer las observaciones que correspondan para encuadrar los procedimientos dentro de los que señale la ley.

19) La ley de vialidad contendrá disposiciones necesarias concernientes a la caducidad de las disposiciones que se pongan a la misma y a la reglamentación de ella que debe estar a cargo del Poder Ejecutivo de la Nación dentro de plazo fijo.

III — Aconseja igualmente como antecedentes ilustrativos la publicación de los siguientes trabajos:

1º — "Ley federal de vialidad", por el Automóvil Club Argentino.

2º — Proyecto de ley general de caminos de la Nación, por el ingeniero Manuel Gallardo.

3º — "Colaboración de la Municipalidad de Villa Cura Brochero"

4º — Conceptos generales sobre vialidad, por la Municipalidad de Castelli.

5º — Conclusiones propuestas al Segundo Congreso Nacional de Vialidad, por la Comisión de Fomento de Correa (Santa Fe).

6º — Contribución personal para la solución del gran problema nacional de vialidad, por el doctor A. Pevrou.

7º — Administración de fomento de caminos públicos, por el señor Domingo A. Fdez.

8º — Unificación de la patente en toda la República, por el Centro Unión Viajantes y Representantes del Comercio y de la Industria.

# EL TOURING CLUB. ENTIDAD PERMANENTE DE LOS CONGRESOS VIALES

El Segundo Congreso Nacional de Vialidad, resolvió por unanimidad investir al Touring Club Argentino, como entidad permanente de los Congresos Nacionales de Vialidad.

Después de fundamentado ampliamente el proyecto de resolución se aprobó la siguiente resolución:

1º El Segundo Congreso Nacional de Vialidad, teniendo en cuenta la necesidad de encomendar a un organismo capacitado la gestión indispensable para la efectividad de las conclusiones aprobadas, y su mayor difusión en el país y en el extranjero, con fines de educación vial y de propaganda nacional, con el carácter de comisión permanente de los Congresos Nacionales de Vialidad.

2º Esta comisión permanente tendrá por misión primordial; difundir ampliamente por medio de la memoria general del congreso, y los trabajos a que ellas se refieran; gestionar ante los poderes públicos nacionales, provinciales y municipales, instituciones, empresas, etc., la efectividad, en lo posible de las mismas conclusiones y organizar cada tres años los Congresos Nacionales de Vialidad en la ciudad de Buenos Aires.

3º Para la realización de estos programas la comisión permanente de los Congresos Nacionales de Vialidad gestionará el concurso moral y material de los gobiernos, nacional, provincial, municipal, instituciones interesadas en el mejoramiento de la vialidad, empresas particulares. Este concurso se presentará por medio de cuotas fijas anuales suscriptas por las mismas.

4º Las delegaciones de gobiernos provinciales, municipios e instituciones acreditadas ante el Segundo Congreso Nacional de Vialidad se constituirán en subcomisiones, especiales a los efectos de obtener el mayor apoyo efectivo de sus representantes a la comisión permanente asegurando el mejor resultado de su acción.

## EL CONGRESO DE CARRETERAS EN RIO DE JANEIRO

El Segundo Congreso Nacional de Vialidad resolvió enviar al Congreso Panamericano de Carreteras reunido en Río de Janeiro, un extenso telegrama de salutación, dándole a conocer al propio tiempo la siguiente resolución de este congreso.

1º Constituir bajo la presidencia del presidente del Segundo Congreso Nacional de Vialidad una comisión especial integrada por legisladores nacionales en cada provincia, presidente de entidades concurrentes a este congreso, representantes de municipio, etc., para recibir y agasajar a los delegados americanos al congreso de Río.

2º Organizar y prestigiar una serie de conferencias de los mismos sobre las conclusiones del Segundo Congreso Panamericano de Carreteras

3º Insertar estas conferencias en la memoria general del Segundo Congreso Nacional de Vialidad.

La asamblea autorizó al presidente a nombrar las comisiones representativas de las provincias

## OPINA EL GOBERNADOR LAURENCENA SOBRE EL RETIRO DE LA DELEGACION ENTRERRIANA

Paraná, Agosto 17.— Coméntase animadamente las incidencias que dieron motivo al retiro de la delegación entrerriana del Congreso de Vialidad que se realiza en Buenos Aires. El gobernador Laurencena dirigióse al ministro Clariá, manifestándole entre otras cosas lo siguiente:

"No hemos ido a exigir un aplauso ni una aprobación complaciente de nuestra obra y del criterio con que hemos abordado nuestro problema vial, pero tenemos derecho a pretender un pronunciamiento expreso sobre un asunto fundamental sobre el cual los congresales deben tener una opinión formada en cualquier sentido y tienen la obligación de darla franca y leal, con razones fundadas para rectificarnos si hemos estado equivocados y para impedir que otras provincias puedan incurrir en el mismo error. Eso es lo que interesa saber al país ante todo, en este momento: si se debe seguir uno u otro criterio como regla general y básica de su política caminera; y es inexplicable que el congreso que pretende imprimir una orientación al país, no se sienta capaz de dar su opinión fundada sobre este asunto".

---

## FALLECIO EL SEÑOR JUS TO CABAI