



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



# La pavimentación de la Ciudad de Buenos Aires

Cerqueira García, Telmo

1947

Cita APA:

Cerqueira García, T. (1947). La pavimentación de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

77346

Buenos Aires, // de julio de 1947.

Distinguidos Señores Profesores:

En cumplimiento de las disposiciones que han reglado mi paso por esta Facultad presento respetuosamente mi trabajo de TESIS que constituye el último eslabón del Plan de Estudios en el curso del Doctorado en Ciencias Económicas.

El tema que he elegido y que he denominado "LA PAVIMENTACION DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES" corresponde al estudio de OBRAS VIALES URBANAS contenido en la asignatura "ECONOMIA Y ORGANIZACION DE LOS TRANSPORTES".

La materia que he abrazado no ha sido tratada en forma integral en esta Facultad. Ello me movió a encarar su desarrollo compilando los antecedentes a mi alcance y espero le sirva de colaboración a los estudiantes de nuestra Casa de Estudios.

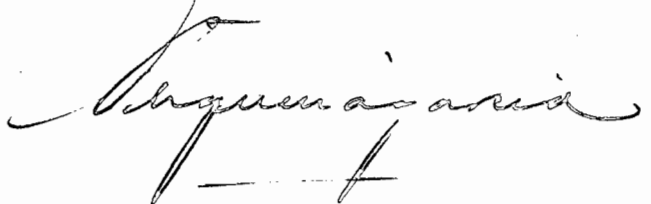
Tambien pretendo con este trabajo dejar evidenciada la influencia benéfica que ha ejercido la pavimentación de las calles en el adelanto de esta gran Capital. Si bien en la actualidad las calles de nuestra urbe presentan sensibles deficiencias -motivadas por diversos factores de mucha gravitación- no puede negarse que el afirmado de las calles ha sido uno de los grandes pilares del progreso alcanzado.

Al concluir esta sucinta exposición debo manifestar que para preparar la Tesis que someto al juicio de mis Señores Profesores he dedicado mis mas sinceros esfuerzos pues, ademas de exigirlo mi conciencia, lo requiere el carácter de este acto de nuestra vida universitaria que al despedirnos de la querida Facultad debe ser una sincera expresión de sentimiento.

Aprovecho esta oportunidad para saludar a los Señores Profesores con mi mayor consideración.

TELMO CERQUEIRA GARCIA

Nº de Registro 3.336



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

---

77346

LA PAVIMENTACION DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

---

TESIS PARA EL DOCTORADO

PRESENTADA POR

TELMO GERQUEIRA GARCIA

BUENOS AIRES

1947

"LA PAVIMENTACION DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES" (1)

Desarrollo:

CAPITULO I :

INTRODUCCION - CONSIDERACIONES GENERALES.

1. Importancia del estudio de este tema.
2. Influencia ejercida por la pavimentación en el adelanto edilicio económico y social de la Capital Federal.
3. Forma en que se desarrollará este trabajo.

CAPITULO II :

ANTECEDENTES HISTORICOS.

1. Calzadas de la Ciudad de Buenos Aires en 1580.
2. Disposiciones adoptadas con relación a la materia durante el Virreinato del Río de la Plata.
3. Consideración del problema por las autoridades gobernantes desde la Revolución de Mayo.

CAPITULO III :

LEGISLACION.

1. Enumeración y comentario de las leyes sancionadas hasta la fecha; diferencias fundamentales entre las mismas.
2. Contribución de pavimentación; ventajas e inconvenientes motivados por las distintas contribuciones impuestas por las leyes.

CAPITULO IV :

FINANCIACION.

1. Pagos en efectivo a las empresas constructoras.
2. Implantación del pago con bonos de pavimentación.
3. Regulación oficial de la emisión de bonos; inconvenientes de su aplicación.
4. Retorno al pago en efectivo, previa negociación de los bonos de pavimentación por la misma Municipalidad.

CAPITULO V :

PLANIFICACION, EJECUCION Y ADMINISTRACION DE LAS OBRAS AUTORIZADAS POR LAS LEYES DE PAVIMENTACION.

1. Primeros organismos creados al efecto.
2. Organismos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires encargados de planificar y contratar las obras; pago a las empresas constructoras; percepción de las contribuciones a cargo de las propiedades afectadas y atención de los servicios de renta y amortización de los bonos de pavimentación emitidos.
3. Comentario en especial de las funciones a cargo de la Administración de Pavimentos.

CAPITULO VI :

DADES ESTADISTICAS.

1. Cuadros y representaciones gráficas.

CAPITULO VII :

BIBLIOGRAFIA

- (1) Oportunamente el Ex-Profesor de la Materia Ing. Dr. Manuel M. Dies y el Ex-Jefe de Trab. Pract. Dr. Pascual Ghisnelli prestaron su aprobación al presente tema y forma de desarrollarlo.

## CAPITULO I

### INTRODUCCION.- CONSIDERACIONES GENERALES

1. Importancia del estudio de este tema.
2. Influencia ejercida por la pavimentación en el bienestar edilicio, económico y social de la Capital Federal.
3. Forma en que se desarrollará este trabajo.

---

#### 1. Importancia del estudio de este tema.

El Código Civil que nos rige -art. 1374- dice que son bienes públicos del Estado general o de los Estados particulares: 1º ....; 7º: Las calles, plazas, caminos, canales, "puentes y cualesquiera otras obras públicas construídas por utilidad o comodidad común."

Entonces calles al "casino público entre dos "filas de casas".

Es de beneficio general la construcción o apertura de vías de tránsito -caminos naturales- y, al respecto señalaré, sea abajo, autorizadas o inócuas. Lógico es significar, que ese beneficio será mayor, si sobre el suelo se construye una superficie artificial que le da solidez y llaman. Entonces, se dice que la calle está pavimentada o asfaltada.

Entonces que uno de los factores más preponderantes en favor del bienestar de los pueblos es la construcción de caminos, elemento indispensable para la libre y rápida circulación de personas y bienes.

El camino, por naturaleza, es medio de go -

bierno, de comercio e industria y en general de todas las manifestaciones y actividades humanas.

Es conocida y probada la influencia que ejerce en la economía el adelanto de los medios de transporte - en nuestro caso la pavimentación de las calles - : a) disminución del costo de los transportes; b) abaratamiento de los productos fabricados y c) intensificación de la industria y operaciones comerciales.

Pero esa influencia excede los límites del campo económico determinando con su presencia las distintas condiciones sociales de los pueblos.

El Profesor Agg (1) dice, con toda exactitud que " el valor de las relaciones sociales, en toda comunidad , "no puede mensurarse ni expresarse en unidades monetarias". "En verdad, un satisfactorio estado social es un factor esencial en el "bienestar del pueblo, que produce riquezas morales que escapan , "en realidad, a aquellas expresiones dentro de los límites del concepto económico corriente".

Es innegable que los caminos y en nuestro caso la pavimentación de las calles contribuyen al bienestar social, manifestado en las siguientes ramas:

- 1º. Salud pública : a) Intensidad y rapidez en la atención sanitaria oficial y privada;  
b) Eliminación del peligro de enfermedades y epidemias que provocan los residuos y aguas que se estacionan cuando las calles no son pavimentadas;  
c) Construcción de viviendas higiénicas, propias y colectivas.
- 2º. Relación : Rapidez y regularidad en el trámite de la correspondencia, encomiendas, etc.
- 3º. Educación : Disminución del analfabetismo mediante la instalación de escuelas y centros de cultura estimulados por el adelanto de los medios de transporte a través de las vías afirmadas.

(1) ASOCIACION ARGENTINA DE IMPORTADORES DE AUTOMOVILES Y CAMIONES - "Beneficios Económicos y Sociales de las buenas carreteras". Bs. As. 1929.

Serriente, refiriéndose al desarrollo del ferrocarril en nuestro país, ha dicho: "El ferrocarril ha hecho más por el adelanto de los pueblos que las más profundas revoluciones "políticas".

Al tratarse en la H. C. de Diputados de la Nación, en el año 1939, la reforma de la Ley Nacional de Vialidad Nº 11.658, el ex miembro de esa Cámara don Abel Gomez Kincahn expresó conceptos muy interesantes refiriéndose al camino. Toda su apreciación me ha parecido oportuno recordárselos: "La obra vial escapa a toda objeción. Ninguna obra es más amplia en sus consecuencias; favorece la producción y el comercio; acentúa la vida de relación; acrece el acervo común con la valorización de las tierras; acerca los productos a las estaciones y puertos de embarques; fomenta naturalmente el turismo y resuelve, por último, en relación directa a su importancia y duración, el grave problema de la desocupación, empleando, además, en un setenta ( 70%) por ciento materias primas de producción nacional."(1)

Alberdi, en su genial obra "Bases", publicada en 1852, dice: "Los caminos de fierro son en este siglo lo que los conventos eran en la Edad Media: cada época tiene sus agentes de cultura. El pueblo de La Caldera (Lima) se ha improvisado alrededor de un ferrocarril, como en otra época se formaban alrededor de una iglesia; el interés es el mismo: aproximar al hombre a su Creador por la perfección de su naturaleza." (Cap. XV pag. 98). Tal juicio se confirma en las ciudades pues es fácil advertir que en la zona de influencia de las calles pavimentadas existe mayor población; comercio, industrias, escuelas, centros de cultura y otros asentamientos que marcan notable diferenciación con las zonas cuyas calles carecen de asfalto.

Teniendo en cuenta que la pavimentación de

(1) Diario "La Razón" - 8/10/39.

Las calles ha sido un factor de mucha influencia en el progreso de la Capital Federal, ha pensado que sería interesante dedicar mi trabajo de Tesis a su estudio, denominándolo "LA PAVIMENTACION DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES".

## 2. Influencia ejercida por la pavimentación en el adelanto edilicio, económico y social de la Capital Federal.

La Ciudad de Buenos Aires, cuya extensión abarca los 132 km<sup>2</sup>., ha acentuado el progreso de sus zonas componentes, centrales o de la periferia, al compás de la pavimentación de sus calles. La evaluación operada se manifestó por los siguientes signos: a) extensión de los medios de transporte; b) afluencia de habitantes provenientes de otras zonas o del interior del país; c) aumento de la edificación para dar albergue a esa mayor población y constituir la sede de comercios e industrias y d) aumento y creación de nuevos medios de extensión social y cultural organizados y financiados en su mayor parte por la economía de la zona.

Puede señalar como ejemplos de los últimos tiempos, que exhiben, al observador una simple, la transformación operada, las zonas suburbanas de la Capital, llamada una "Vecindad" y/la otra el perímetro influenciado por la Avenida Coronel Rocca.

También contribuye al progreso de la ciudad, la repavimentación o renovación de los pavimentos primitivos. Estas obras motivan la modificación o demolición y construcción de nuevos edificios, lo cual renueva el aspecto de las zonas; así ha ocurrido en algunas vías centrales como la Avenida Leandro N. Alem, Avenida 9 de Julio, Avenida Belgrano, Avenida Corrientes y últimamente en la Avenida Córdoba.



También la renovación de los viejos pavimentos ha contribuido a renovar zonas no centrales de la ciudad. Ahí está el barrio de Barracas donde la repavimentación de sus calles provocó la modificación de los niveles, obligando a muchos propietarios de casas antiguas a reformarlas o reconstruirlas por nuevas con el consiguiente beneficio para sus habitantes y acortando notablemente en el aspecto edilicio de la zona. ( 1 )

En fin; podemos decir que en Buenos Aires se cumple el aforismo que dice : allí donde llega el camino, llega a breve plazo el progreso. Puede asegurarse sin ninguna duda que la pavimentación de sus calles ha sido uno de los factores de primer orden para llevar a la Capital Federal al puesto destacado que ocupa entre las principales capitales del mundo.

--

### 8º. Forma en que se desarrollará este trabajo.

Debido a grandes rasgos la importancia del tema que he escogido para el trabajo me fuesis voy a indicar el método que seguiré en su desarrollo.

#### 1º. CAPITULO II. Antecedentes históricos.

Cita y comentario de antecedentes de las calzadas de la ciudad de Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días. Es obvio que, dado el propósito de este trabajo, no hay necesidad de búsqueda de aquellos datos que podrían recopilar o fundar un estudio histórico.

#### 2º. CAPITULO III. Legislación.

Exposición de las leyes de la materia, dictadas en nuestro país. Comparación, ventajas e inconvenientes de las mismas, en sus diversos aspectos y en especial en cuanto a las contribuciones a cargo de las propiedades frontistas, empresas de transportes (tranviarias y ferroviarias), Municipios y la nación (inclusive reparticiones extranjeras). Representaciones gráficas de las contribuciones a cargo de vecinos.

#### 3º. CAPITULO IV. Financiación.

Comentario de los diversos sistemas seguidos

(1) Igual ocurrirá en la zona de Barracas limitante con el Riachuelo y en la denominada Boca del Riachuelo cuando se eleven a cabo las obras que actualmente se proyectan para elevar su nivel y repavimentar sus calles.

para abonar a las empresas constructoras de pavimentos el importe de éstos ( 1º pago en efectivo, 2º pago en bonos de pavimentación y 3º retorno al pago en efectivo mediante la negociación previa de los títulos necesarios para proveer el disponible). También es interesante comentar la regulación de las emisiones de bonos de pavimentación que ejerce el Banco Central de la República (antes el Ministerio de Hacienda de la Nación).

4º. CAPITULO V. Planificación, ejecución y administración de las obras autorizadas por las leyes de pavimentación.

Aquí trataré las tareas a cargo de los distintos organismos creados al efecto. En especial me referiré a las funciones a cargo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en estos aspectos : a) planificación y contratación de las obras; b) pago de las obras; c) percepción de las contribuciones a cargo de los propietarios frontistas; d) atención de los servicios de renta y amortización de los bonos de pavimentación emitidos.

Comentaré en especial de las funciones a cargo de la Administración de Pavimentos.

5º. CAPITULO VI. Datos estadísticos. (Cuadros y gráficos).

6º. CAPITULO VII. Bibliografía.

CAPÍTULO IX

ACUERDOS INTERNOS.

- 1. Colucias de la Ciudad de Buenos Aires fundada en 1580.
- 2. Disposiciones adoptadas con relación a la materia durante el Virreinato del Río de la Plata.
- 3. Consideración del problema por las autoridades gubernativas de la Municipalidad de Bago.

1. Colucias de la Ciudad de Buenos Aires fundada en 1580.

La Ciudad de Buenos Aires que había sido fundada en 1586 (1) por el Primer Adelantado del Río de La Plata, don Pedro de Mendoza y que luego de su destrucción por los indios había intentado repoblar, en 1564, don Alvar Núñez Cabeza de Vaca -Segundo Adelantado- y don Felipe de Alencar en 1570 y 1572, fue nuevamente fundada por don Juan de Garay en 1580.

A fines de mayo de ese año descubrió don Juan de Garay, que había partido de Asunción, y con los preliminares los honores que le acompañaban alijó el terreno desde la a fundar la ciudad. El sitio II de junio de 1580 levantó el sitio de fundación de la Ciudad de Buenos Aires llamada "Ciudad de la Trinitad".

Más el autor Ricardo Lavagna (2) que el 17 de octubre de 1580 alijó Garay un sitio para el reparto a los pobladores de "sitios de casas", "cuadras por defuera de la ciudad para una lancha d e servicio, mesas para sus labores y herramientas, y muy

"muy espaldas para sus graneros, laberintos e arriales" y "para

(2) LAVAGNA, Ricardo -"Lecciones de Historia Argentina" Bs. Aires 1914.

(1) Algunos autores como Manuel Milbes dicen que fue fundada el 2 de febrero de 1586, pero asegura Huidobro que en 1585 Mendoza envía en España, según Manuel Buzich Buzichar fue fundada el 2 de febrero de 1586, día del descubrimiento, sin embargo algunos.

"muerta s y otras cosas útiles y necesarias para su servicio". Los límites jurisdiccionales de la nueva ciudad tenían 2,416 varas de base con frente al río y 1,570 de fondo al oeste. Garay señaló el terreno para la iglesia y nombró los Alcaldes y Regidores del primer Cabildo.

Es al Cabildo a quien se encomienda lo concerniente al cuidado de las calles y casinas según el autor Juan Agustín García (1). Al referirse a las atribuciones del Cabildo dice el citado autor -Cap. IX pag.164- "Un contemporáneo enumera las demás atribuciones del Cabildo así: "la corporación administraba los pocos fondos que se le habían asignado bajo el nombre de propios y arbitrios; presidía los espectáculos públicos, cuidaba de la concurrencia de las calles y casinas, reglamentaba el precio de los granos ... (Muñoz -Noticias Históricas)".

Pero mas adelante, dice el mismo autor García -pag.178- que en la constitución colonial, dados los principios legales y prácticas imperantes, tenía que predominar en absoluto la autoridad del Gobernador, derivada directamente del Rey y señala q' los gobernadores tenían las siguientes facultades: "En materia de edificación tiene facultades especiales. Las leyes y la política de ellas no haber nada tan loable como los edificios públicos y mantener el celo de los corregidores. A tal efecto pueden .....; compelir sin licencia del Consejo a los vecinos ricos que presten dinero sin cambio ni interés alguno, a pagar para cuando les haya; a los hidalgos y otros exentos seculares, que contribuyan con sus haciendas para hacer reparar los muros, fortalezas, fuentes, puentes, puertas, casinas, calles y calzadas... (Bobadilla -Política para Corregidores)".

Mas, en la práctica, expresa el mismo autor García, tal administración daba resultados desfavorables, "Así des-

(1) GARCÍA, Juan Agustín -La Ciudad Indiana- Bs.Aires Edic. 1925

"de sus orígenes el sistema financiero de la ciudad se caracterizó por el desinterés, el administrativismo por la supervivencia. Se adaptó otra en una forma infantil. Lo necesario todo siempre a lo superfluo. El gusto vano y decorativo, el despliegue en la idea dominante en el proceso histórico de esta economía colonial. Antes de arreglar el jardín quisiera cortar las raíces que sustentaban el trénculo por las calles sus sembradas, obedeció a cualquiera de las necesidades apremiantes no satisfechas, se pagó inundaciones, torres y calles .. (págs. - en 1770 ob.cit.)

Los antecedentes expuestos nos dicen que si bien las disposiciones coloniales contemplaban el problema del aso y construcción de las calles de Buenos Aires, las autoridades encargadas de su aplicación debían preferir a la atención de actividades superfluas dejando de lado el cumplimiento de aquellas dispuestas a ser.

Ismael Buache Escobar (1) transcribe referencias hechas por don Galardo Bustamante Gálvez Díaz, alias Comodoro Larrea quien refiere que en 1770 -sede años antes de la creación del Virreinato- las calles de tierra eran de igual y regular ancho "pero se hacen intranquilables a más en tiempo de aguas, porque las grandes carreteras que cruzaban por caminos y otros materiales, hacen excruciantes en medio de ellas en que se cruzan hasta los emballes "e impiden el tránsito de las de a más, principalmente el de una ciudad a otra, obligando a retroceder a la gente, y muchas veces a que darlos sin más cuando se van pedidos a atravesar la calle....."

-

## 2. Disposiciones adoptadas con relación a la materia durante el Virreinato del Río de la Plata.

La época del Virreinato del Río de la Plata, que

se inicia en 1776 y termina el 25 de agosto 1810 ha sido calificada (1) BUACHE ESCOBAR, Ismael. "Buenos Aires Ciudad" -Buenos Aires, 1955

como "una época de evolución histórica en el sentido de tres direcciones principales: económicas, políticas e intelectual".

Entre quienes han desempeñado el cargo de Virrey se destaca notadamente don Juan José de Vértiz y Salcedo, que fue nombrado el 12 de julio de 1778 para reemplazar a don Pedro de Cevallos.

Su acción fue diversa, muy intensa y brillante. Expresa Manuel Bilbao (1) que "el Virrey Vértiz fue el funcionario español mas progresista que tuvo Buenos Aires durante el colonialismo....". El autor Levene (2) lo califica como "un gobernante a la moderna" y al comentar su obra, dice: "Entre las mas novedosas reformas edilicias debemos citar la construcción de aceras y el empedrado de dos calles principales. Cuando llovía espantosamente, la ciudad quedaba incommunicada con la campaña por muchos días. Las reformas edilicias, mejoraban los servicios públicos, que son necesarios para el bienestar de los habitantes."

Por su parte Juan Agustín García (3) dice : "al establecimiento del Virreinato del Río de la Plata, no solo implica el triunfo de Buenos Aires que por su importancia y valor se impone a los hombres de estado de España, después de un siglo y medio de lucha, sino la iniciación de una época de reformas, la lenta difusión de los principios de la nueva filosofía en las clases elevadas". Agrega, mas adelante, "La memoria de Vértiz, notable en su género, es la mas interesante" y, refiriéndose a las distintas medidas que ha tomado en los ramos de justicia, policía y hacienda, expresa : "Hace de legislador, higienista, se atribuye funciones principales, reúne facultades que muestra actual administración distribuye entre varias oficinas de importancia.... En materia de política e higiene ordena el adofo y concertura de las calles y calzadas...."

" Por la Real Ordenanza de 1782 se modificó la organización adminis-

(1) BILBAO, Manuel -Ob.cit.

(2) LEVENE, Ricardo -Ob.cit.

(3) García, Juan Agustín -Ob.cit.

estructura del Virreinato, creadores como Intendencias. Los nuevos "Fundamentos tienden a su cargo los ramos de hacienda, justicia, guerra y policía, pero subordinados al Virrey o a la Audiencia.... No eran sólo correspondiente al Intendente la vigilancia de la agricultura, comercio, explotación de bosques y minas, sino también el estado de los caminos, puertos y calzadas.... Durante la administración de Vértiz, se dividió la ciudad en 16 distritos a cargo de comisarios "o alcaldes de barrio y se puso a su cargo el mandar que se organizaran los pozos y pantanos, que en las calles formaban las aguas deteni-  
das y el curso de e arroyos.... el arreglo de calles.... de modo que, si un apillocelán y d asempañó corresponde al justo fin que trajó para su erección y nombramiento, la utilidad será visible y se logró el uso y arreglo de las calles, que tanto contribuyen al adorno de una ciudad, a la comodidad de sus habitantes y a la salud del aire."

Manuel Ribas (1) dice que en 1785 el Virrey Vértiz nombró al Ingeniero Joaquín Antonio Mosquera para que esta-  
diase y llevase a cabo la nivelación y enserada de la ciudad. Prueba los inconvenientes con que se tropezaba en esa época, el hecho de que el nombrado Ingeniero, según Manuel Ribas, "recibió el cargo que se le ofreció luego de plantear proclamas dos condiciones que le fueron admitidas: reconocimiento de su autoridad, apelable única-  
mente ante el Virrey y supervisión de la Guerra pública para el desempeño de su misión." Añade que el Ingeniero Mosquera con el concurso del Brigadier Custodio de Saá y Parla llevó a cabo la nivelación de la parte central de la ciudad, aunque de manera imperfecta, "por las resistencias del vecindario" y que así se hizo el primer empedrado de Buenos Aires, a fines del siglo XVIII siendo los vecinos de las calles Belizur entre Aldas y Victoria los primeros que collecharon la construcción del empedrado en la ciudad citada.

(1) RIBAS, Manuel - Ob.cit.

Los trabajos de empedrado eran rudimentarios.

Dice H. Ribeiro (1) "cuando se empezó a generalizar los empedrados, se hacían formando declive de ambas aceras al centro para que las aguas corriesea por él".

Ismael Barcha Escobar (2) al referir que correspondió a Vértiz, entre otras iniciativas, el adopción de las calles, expresa que lo primero que se empezó en 1770 fueron las bocanillas para facilitar el tránsito de una calle a otra y la primera candra completa fue la de Plaza Mayor al Colegio de San Ignacio o sea la actual calle Dollery en su primera candra. Mas adelante, transcribiendo lo que decía el D. F. Juan María Gutiérrez en 1860 acerca del estado de la villa urbana en 1781 que Vértiz se propuso transformar. "Las que hoy viven en Buenos Aires, en 1860, y transitan por sus otros muchos calles y aceras, no se imaginan cómo eran en el siglo XVIII. "A mediados de él, en 1787, y a consecuencia de una lluvia continuada de 55 días, quedó el vecindario confundido en las casas, alimentándose de viandas secas, como en una plaza sitiada. Formábase tales pantanos y tan profundas hundidas que necesitaron poner ventinas - "Las en una de las esquinas de la calle De las Puercas (antes de la Plaza de la Federación y hoy Rivadavia) de las esquinas de la plaza principal, para evitar que se hundieran y ahogaran los transeúntes, principalmente los de a caballo."

- . . -

K. Consideración del problema por las autoridades gubernamentales desde la Revolución de Mayo.

Ismael Escobar (2) expresa que desde el punto de vista de la administración de la ciudad desde la Revolución de Mayo hasta la iniciación de la Organización Nacional no se registró nada sobresaliente, fuera de las iniciativas de Rivadavia.

(1) RIEIRO, Manuel - Ob.cit.

(2) ISMAEL ESCOBAR, Ismael - Ob.cit.



Y en verdad, en lo que respecta a la participación de las elites, salvo la apertura de ellas dispuesta por Rivarola mientras ejercía el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y luego, en 1864, como Presidente de la República, no pueden mencionarse medidas de cierta trascendencia en tal sentido.

Cabe recordar que durante la corta Presidencia de Rivarola, la ciudad de Buenos Aires fue capital de la República, volviendo a ser capital de la Provincia de Buenos Aires con motivo de la disolución del régimen presidencial y el Congreso Constituyente.

Hecha en el año 1864 fue dictada la Ley que estableció la municipalidad de Buenos Aires compuesta de dos ramas: una ejecutiva y la otra deliberante. Pueden señalarse como antecedentes de esa Ley, el decreto del 2 de setiembre de 1862 dictado por el Director Provisorio de la Confederación, General don J. J. de Urquiza.

Compone la rama ejecutiva de la municipalidad don Buenos Aires: un presidente (ministro de gobierno), un vicepresidente, tres miembros de la municipalidad (designados visitadores oficiales), dos suplentes y un secretario. La rama deliberante estaba constituida por 21 municipales y el vicepresidente de la rama ejecutiva. Las tareas de esta rama se distribuyen en 8 comisiones: Comisión de Hacienda, Comisión de Fomento y Industria.

La reunión inaugural de la nueva Corporación se realizó el 8 de abril de 1866 (la primera elección de municipales se realizó a principios de 1866).

En 1867 el Consejo Municipal, como se llamó al nuevo gobierno municipal, acordó entre muchos y variados aspectos educativos, la construcción de escuelas y parlamentos, éstas a cargo de las

vecinos.

Al consejo Municipal de 1887 sucedieron Councilones Municipales; la primera de ellas en 1888, que pasaron a depender del gobierno federal con motivo de la Ley del 28 de noviembre de 1890 por la cual la Legislatura de la Provd. de Buenos Aires cedió el territorio -territorio - de la Ciudad de Buenos Aires destruido Capital de la República por Ley del 21 de setiembre de 1880.

Desde Ecuador (1) dice que "cuando que Buenos Aires fué declarada capital de la Nación, distaba sus progresos de todo crimen se asentaron.....". Agrega que "su crecimiento llegó a hacer estrechos sus antiguos territoriales haciendo necesaria su expansión que se produjo en 1898 en que aumentó su superficie de 4,000 hect. a 18,584 hectas. con motivo de la incorporación de las Municipalidades de San José de Flores y Belgrano."

Lo cierto es que hasta 1890 las obras de pavimentación no tuvieron gran impulso. En un periódico local (2) encontrando el Boletín Años anteriores se expresa: "Según documentos oficiales de la época, en 1870 la planta urbana de la Ciudad de Buenos Aires no llegaba más allá de la calle Gallo era cuando en límites geográficos lo constituiría la línea marcada por las calles Bordo, Alegre, Rivera y el Arroyo Malvestado..... Contribuía poderosamente a ello la insuficiencia de pavimentos y de redes de calles y alcantarillas. Algunos edificios ostentaban un pavimento de piedra brava que cuyo recuerdo hará aún sentir la piel a más de un viajero porteño. Las mas, siempre de mala pavimenta, presentaban frecuentes hundimientos y así, con el sol y el polvo en verano y el lodo en invierno, las comunicaciones se hacían siempre difíciles y molestas, pues los vehículos muleros de incómoda eran entonces los caballos, las volantes y las carretas....."

Por su parte don Manuel Ribno (3) dice "En

(1) BOLETIN ECONOMIA, Ismael -O- edit.  
 (2) DIARIO "LA PAZ DEL DIA", 8/7/1944  
 (3) RIBNO, Manuel -O- edit.

1870 se constituyó por vía de ensayo el primer adoquinado de granito "en la calle Rivadaria entre San Martín y Reconquistista. Poco después "se adquirió la calle Florida entre las de Cangallo y Cuyo." Agregó, que "desde 1880a 1890 se utilizó el granito en todas las calles del "centro y que los adoquines del macadam y el asfalto dieron mal resultado."

La Comisión Municipal que estaba actuando en 1880 siguió haciéndolo hasta 1885 destacándose entre las obras que encargó, las siguientes: adecuando de los bulevares Rivadaria y Callao y de las principales calles de la Ciudad - 95 cuadras adoquinadas y 95 empedradas.

En el año 1882 fué sancionada La Ley Nº 1.260 que constituyó la Carta Orgánica de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. Establiese dicha ley que la Municipalidad se compone de un Consejo Deliberante y de un Departamento Ejecutivo.

El primer Intendente de Buenos Aires fué don Porcencio de Alvear que fué en su cargo en el año 1885 y lo terminó en 1887. Durante su gobierno se dió gran impulso a la pavimentación, mejorando notablemente las principales avenidas de la ciudad para que prestaran mayor utilidad.

Los Intendentes que le siguieron también dieron impulso a la construcción de afirmados. En el año 1893 fué designado Intendente el Dr. Federico Pinedo quien dió término a la Avenida de Mayo e introdujo una innovación en el adoquinado de las calles de tráfico intenso: utilización de base de concreto. Terminó su mandato en 1894. Durante la Intendencia del Dr. Pinedo, según M. Bilbao (1) comenzó a utilizarse el arbolado de madera que tuvo gran aplicación hasta 1895 en que fué sustituido por el "asfalto de la Trinidad" ensayado ese año al pavimentar la cuadra de la calle Partelomás entre entre Florida y San Martín.

(1) BIILAO, Manuel -Ob.cit.

La Intendencia de don Adolfo J. Bullrich

instaurada en 1898 y concluida en 1902 hizo recordar la de don Torcuato de Alvear pues fué también de mucha actividad. Durante ella se parlamentaron 1475 con dras.

Durante la Intendencia de don Alberto Carreras transcurrida entre los años 1902 y 1904, el Congreso de La Huelga -en setiembre de 1904- sancionó la Ley N° 4.391 que tanta influencia ejerció en la intensificación de la parlamentación de la Capital Federal.

En octubre de 1910 comenzó a desempeñar el cargo de Intendente Municipal el doctor Joaquín S. de Anzorrena. Este dió gran impulso a la parlamentación. Durante su mandato fué sancionada la Ley N° 7.081 - en realidad, puesta en ejecución, pues el Congreso la sancionó en setiembre de ese año -. Esta ley como la de 1904 facilitaron a la Municipalidad las funciones a su cargo en materia de parlamentación pues le autorizaron a emitir bonos de parlamentación para financiar vel obra pública.

Las Intendencias posteriores desempeñadas por E. Palacio 1914-1915; A. Ormaiztegui 1915-1916; J. Klambias 1916-1919; J. L. Gentile 1919-1921; J.B. Barnache 1921-1922; C.M. Noel 1922-1927; H. Casco 1927-1928; J.L. Gentile (por segunda vez) 1928-1930; J. Guerrero 1930-1932; R.S. Nuda 1932, dieron cumplimiento a los planes de obras financiados con los fondos autorizados por la Ley N° 7.081, ampliada posteriormente por las Leyes N°s. 8.210 y 9.142.

En noviembre de 1932 fué designado Intendente Municipal el Dr. Mariano de Vedia y Mitre. Poco tiempo antes de esa fecha fué sancionada la Ley N° 11.895, última y que actualmente rige, que proporcionó al Intendente nombrado contar con autorización sufi-ciente para emitir bonos de parlamentación necesarios para financiar la obra urbana que se llevó a cabo haciendo llegar el afirmando hasta las cosas más alejadas de la ciudad.

Una de las características mas destacadas de la Intendencia desarrollada por el Dr. M. de Vedia y Mitre ha sido la construcción de afirmados en importantes calles y avenidas, que previamente fueron ensanchadas. Ello provocó la consiguiente modificación de las zonas respectivas pues las expropiaciones, demoliciones y nuevas construcciones cambiaron sustancialmente el aspecto edilicio de las mismas. Entre las avenidas que fueron ensanchadas, pavimentadas y remodeladas podemos citar: Av. Diagonal Norte, Avenida Corrientes, Avda. Leandro N. Alem, Avda. Paseo Colón, Avda. Belgrano, Avda. Juan B. Justo; Avda. Vertiz, Avda. Parral, Avda. Cabildo y Avda. 9 de Julio (esta última fué inaugurada durante su Intendencia y luego proseguida por las Intendencias posteriores).

Durante la Intendencia del Dr. de Vedia y Mitre se alcanzaron las mayores cifras registradas en la construcción de afirmados de nuestra Capital. Puede observarse en el cuadro de fs. 132 del Capítulo VI de este trabajo, que las mayores superficies cubiertas por pavimentos construídos fueron alcanzadas en los años 1935 y año 1937 con 1.090.322 m<sup>2</sup>. y 1.298.785 m<sup>2</sup>. respectivamente. También el gráfico que corre a fs. 142 del mismo Capítulo VI destaca como punto máximo de la línea que representa la variación de la circulación de buses de pavimentación, la alcanzada en 1938 con 61 millones de peses (período 1927/1946).

La Intendencia del Dr. M. de Vedia y Mitre concluyó en el año 1938, fecha en que fué designado el Dr. A. Goyeneche quien falleció en el año 1940, siendo reemplazado entonces por el Dr. Carlos A. Pueyrredón.

Durante las Intendencias de los Dres. Goyeneche y Pueyrredón comenzaron a manifestarse los inconvenientes que mas tarde, al acentuarse, provocaron la declinación de la pavimentación en nuestra Capital.

Puede observarse en el gráfico de fs. 142 del Capítulo VI la evidente disminución del monto en circulación de bonos a partir del año 1935. Esto se debe a que desde igual fecha disminuyó en igual medida la construcción de obras financiadas con bonos de participación.

A raíz de la Revolución del 4 de Julio de 1945 cesó en sus funciones el Dr. Carlos H. Pellegrín quien fué reemplazado interinamente por el entonces Presidente de la H. Comisión de Veedores Dr. Ernesto Padilla quien se hizo cargo de la Intendencia el 12 de Julio de 1945.

El 14 de Julio de 1945 fué designado Intendente Municipal el General de División (R) don Basilio R. Portinó. Ejerció sus funciones hasta el 1º de abril de 1944, en que renunció.

La sucesión al Teniente Coronel Don César R. Cárceles quien desempeñó su cargo hasta el 4 de Julio de 1945. En esa fecha, constituido el gobierno constitucional, fué designado Intendente Municipal el Dr. Emilio P. Sisti, quien en la actualidad sigue desempeñando el cargo.

Los Interiores habidos desde el 4 de Julio de 1945 hasta la fecha tuvieron en época propia pues muchos inconvenientes se opusieron al cumplimiento de los extensos planes de pavimentación proyectados.

En la Revista de Informes Municipales desahogada a exponer la obra cumplida por la Intendencia Municipal desde el 4 de Julio de 1945 hasta el año 1945 se expresa lo siguiente:

#### OBRAS DE PAVIMENTACION:

Los planes preparados para los años 1944 y 1945 para la ejecución intensiva de pavimentaciones, repavimentaciones y reparaciones integrales, no han podido ser aplicados sino en forma parcial y venciendo dificultades de todo orden.

Los sucesores llamados a liquidar sólo cogieron un número muy limitado de contratistas, los que, en todos los

"casos, se presentaron con precios altamente superiores a los fijados como máximos, lo cual obligó la anulación de tales licitaciones. Son diversas las causas determinantes de ese fracaso en los llamados reñates. La inseguridad, por parte de los contratistas, de poder contar debidamente con la provisión de los materiales necesarios dentro de los plazos estipulados por los pliegos de condiciones para la entrega de obras; la escasez de materiales, agravada por las dificultades del transporte (carencia de vagones ferroviarios, de camiónes y combustible para camiónes) todo ello, han constituido factores de la fluencia decisiva para determinar la abstención de los contratistas en la concurrencia a las licitaciones. Por otra parte, el número de las empresas de pavimentación en condiciones de poder intervenir en licitaciones, ha quedado muy reducido por la eliminación de varias firmas que sufrieron sanciones disciplinarias.

"Al aumento de los precios máximos dispuestos oportunamente, fue necesario agregar la modificación de ciertos tipos de pavimentación para adoptar aquellas que requirieran materiales de más fácil adquisición. Sobre esta base se aprobó un plan especial de pavimentaciones en diversas zonas de la ciudad.

"Por otra parte, la participación de la Dirección Autónoma de Obras Municipales en la construcción de firmas, no ha podido realizarse en forma intensa y continuada, en razón de las numerosas tareas de carácter urgente que ha debido atender y, este crecimiento, los trabajos extraordinarios derivados del cambio de mano para el tránsito, colmaron la capacidad de trabajo del citado organismo".

Entre las obras de pavimentación ejecutadas en el período comentado en la citada Revista, pueden citarse las siguientes: Avenida 9 de Julio, apertura del tramo Bartolomé Mitre -Belgrano (ya habilitado) y del tramo Tucumán-Córdoba (en ejecución - hasta la fecha se ha construido la faja central de este tramo); Avenida Córdoba ensanche del tramo Leandro N. Alem-Monterideo y remodelación del tramo Monterideo-Olleros; Vialto de Carrillo a Av. Alvear.

Las obras que consiguen los cuadros de fs. 132 y fs. 133/35 del Capítulo VI -Datos estadísticos- (Superficie cubierta por los pavimentos clasificados por año y por tipo de pavimentación) muestran la disminución que se ha operado en tales años en la construcción de aceras de nuestra Capital.

Tratando de encontrar solución al problema que con elevados los precios máximos por metro cuadrado de pavimento construido, puede observarse en el gráfico de fs. 136/9 del Capítulo VI el

sumando extraordinarios elevados por los precios para pavimentos :

Asfalto asphaltado: en el año 1932 Cuf fijado al de \$ 19,10 al m<sup>2</sup>. en el año 1945 Cuf aumentado a \$ 32.- y en el año 1948 Cuf llevado a \$ 26;

Horizonte en mallas en el año 1941 Cuf fijado \$ 10.- al m<sup>2</sup>. y es aumentado a \$ 12,50, \$17.-, \$25.- y \$ 32.- en los años 1942, 1943, 1945 y 1947 respectivamente;

Gravilla en el año 1939 Cuf fijado \$ 16.50 al m<sup>2</sup>. y es aumentado a \$ 20.-, \$ 25.-, \$ 37.- y \$ 50.- en los años 1942, 1944, 1945 y 1947 respectivamente.

No obstante esos precios altamente elevados

no se consiguió resolver el problema creado por la falta de interés de las empresas para ejecutar obras de pavimentación en esta Capital.

Finalmente se ha dictado el Decreto N<sup>o</sup>

2012/947, buscando también la desenda reiniciada de la crisis de obras de pavimentación. El decreto citado, dice así:

"Marzo 26 de 1947.

"Vistos las presentes actuaciones en las que se señalan los inconvenientes y dificultades que originan en forma reiterada, el alejamiento de las empresas de pavimentación en las ciudades que realiza la Intendencia; y

"CONSIDERANDO:

"que dichas dificultades provienen de la notoria escasez de mano de obra, de la insuficiencia de los materiales; y

"de las deficiencias de los transportes en general;

"que algunos de los efectos de los inconvenientes mencionados puedan ser atenuados mediante la adopción de medidas de emergencia, relativas a la modificación y simplificación de los detalles técnicos que rigen, en el orden mundial, la construcción de pavimentos;

"que el evidente desinterés de los contratistas de obras de pavimentación, radica en la imposibilidad de asegurarse en forma adecuada en forma adecuada y satisfactoria, es decir, en cantidad y plazos prefijados, los materiales básicos para la realización de esas obras, por cuyo motivo, deben serles concedidas todas las facilidades posibles;

"que corresponde a la propia Intendencia, obligada por razones bien públicas a ejecutar un vasto plan de obras de inimitable beneficio general; la remoción de los obstáculos señalados ;

"que en tal sentido, será de inimitable beneficio



"La adquisición pr ovisoria, mediante el requisito del llamado a licitación pública, de los materiales básicos para la ejecución de pavimentos -piedra granítica y arena- entre otros y la licitación pública de las obras;

"Que de este modo se asegurará a los contratistas el aprovisionamiento total o parcial de materiales indispensables para la ejecución de las obras, se procederá a la adquisición y transporte del cemento Portland que se requiera para la correcta ejecución de los pavimentos;

"Que el aspecto financiero del temperamento que se proyecta, puede ser resuelto mediante la apertura de una cuenta especial a la que se imputarán los importes de las adquisiciones indicadas, a cuyo reintegro deberá procederse en oportunidad de efectuarse las liquidaciones correspondientes a cada obra;

"Por todo ello y "ad-referendum" del Poder Ejecutivo de la Nación,

El Intendente Municipal,

"BERNINI

"Art.1º. Mediante la adquisición, mediante el requisito del llamado a licitación pública, de las cantidades de piedra granítica y arena, necesarias para la ejecución de las obras de pavimentación previstas y aprobadas.

"Art.2º. Por intermedio de los organismos oficiales respectivos, se procederá, asimismo, a la compra de cemento Portland en las proporciones necesarias para el cumplimiento de dichas obras.

"Art.3º. La Dirección de Obras Públicas y Urbanismo agregará los recursos necesarios para la provisión de los materiales que se indican en el punto primero.

"Art.4º. Diferentes, igualmente, la apertura de una cuenta especial a la que se imputarán los importes de las adquisiciones de materiales que se efectúan, con cargo de reintegro en oportunidad de efectuarse las liquidaciones correspondientes a cada obra que se ejecute.

"Art.5º. Déase cuenta al Poder Ejecutivo de la Nación, comunicando, etc.

Es de esperar que la aplicación del Decreto

dictado por la Intendencia Municipal, tenga éxito, haciendo que sean interesantes para públicas rotas el ritmo de otras épocas.

Es imperiosa la necesidad de corregir el mal

estado de las calles de esta Ciudad que deben repararse pues, no obstante los trabajos de reparación y conservación que lleva a cabo la Municipalidad, rovoan innumerales inconvenientes.

También es necesario hacer llegar la anhelada pavimentación a las calles ubicadas en las zonas de la periferia de esta Capital que todavía carecen de tal beneficio, no obstante estar incluidas sus calles en los numerosos planes proyectados al efecto.

La pavimentación iniciada les dará a esas zonas el impulso a que son acreedoras y, con ello, se propenderá al bienestar general.

## CAPITULO III

### LEGISLACION

1. Enumeración y comentario de las leyes sancionadas hasta la fecha; diferencias fundamentales entre las mismas.
2. Contribución de pavimentación; ventajas e inconvenientes motivados por las distintas contribuciones impuestas por las leyes.

### 1. Enumeración y comentario de las leyes sancionadas hasta la fecha; diferencias fundamentales entre las mismas.

El Congreso de la Nación en ejercicio de una de las principales atribuciones que le acuerda la Constitución Nacional (Cap. IV art. 67 inc. 18) "Promover la conducente a la prosperidad del país....." ha dispensado al problema de la pavimentación de la Capital Federal preferente dedicación, otorgando a la Municipalidad las disposiciones legales necesarias para llevar a la práctica los planes de construcción de afirmados proyectados.

Por su parte la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, coadyuvada por el Departamento Ejecutivo y el H. Consejo Deliberante —en algunos casos Comisiones de Vecinos— desarrolló en mayor o menor escala la labor a su cargo consistente en la planificación, ejecución y administración de las obras de pavimentación. ( En el Capítulo II punto 3. he reseñado las principales actividades desarrolladas en materia de pavimentación por los Intendentes Municipales).

Injusto sería este trabajo si existiera consignar la colaboración de los habitantes de esta Ciudad, que, en for-

en individual o en corporaciones, gestionaron diligentemente la compra, compra y redención de terrenos, desyerbándose en muchos casos de o tierras para la apertura de calles que luego debían ser pavimentadas y aportando inteligentes observaciones y opiniones para la feliz realización de las obras.

Conviene recordar, antes de entrar al estudio de las leyes mencionadas, que, de acuerdo con lo establecido en la Constitución Nacional (art. 35) y en la Ley 1023 del 21 de setiembre de 1880, las autoridades que ejercen el Gobierno Federal residen en la Ciudad de Buenos Aires y que ello ha ocurrido en favor de la independencia de la pertenencia pues cabe así lo exigía su importancia de capital de la Nación con la residencia de las autoridades nacionales.

LEY D. N. 8 DE LA N. N. D. E. 1855.

El 6 de mayo de 1855, el Congreso General Constituyente reunido en la Ciudad de Santa Fe, pocos días después de ser sancionada la Carta Magna, sancionó una Ley " Estableciendo la Municipalidad de Buenos Aires". En la gran deliberación que tuvo en la Comisión de Obras Públicas cuyos fundamentos están determinados en el art. 51 de la citada Ley., que se transcribe a continuación:

"Art. 51. Dado contrastarse esta Comisión el estado, situación, decaída y todo lo relativo al mejor arreglo de las calles y su limpieza, apertura de canales y construcción de aceras y ferrocarriles, puentes, canales, balsos y vertederos.

Es decir que esa primera Ley, ya antigua en la débil importancia a la pavimentación de las calles imponiendo a la Comisión pertinente de la Municipalidad la atención de ese asunto.

LEY N° 429.

En el año 1870, en 27 de setiembre, el Congreso Argentino reunido en Buenos Aires sancionó la Ley N° 429 que

debe ser destinada como la primera Ley de la materia sancionada en el Congreso de Buenos Aires.

La citada Ley disponia lo siguiente:

Art.1º. Decláranse libres de los derechos los adquirentes que se importen con el objeto de adquirir las calles de la Republica con las ciudades.

LEY Nº 1.128.

El 26 de octubre de 1881 fue sancionada La Ley Nº1122

cuya parte dispositiva dice así:

Art.1º. Autorízase a la Municipalidad de La Capital y en su defecto a la Comisión Municipal actual, para hacer obligatorio el adquirendo de las calles comprendidas en el planchado formado por las de Galles, Entre Ríos, Caseros Inclinados y La Ribera, con excepción de las calles de Rivadavia y Plada, que se adquiren hasta la Plaza II de Setiembre (La de Santa Fe hasta Centro América y Buen Orden hasta la Barranca de Santa Lucía).

Art.2º. Las pro. laterales de casas y terrenos que paguen contribución directa, estarán obligados a abonar por los respectivos frentes de ellos, y hasta la línea media de la calle, la mitad del valor total del adquirendo, debiendo la Municipalidad costear la otra mitad. Si el monto de las cuotas excediese de 16 metros, el exceso será pagado por la Municipalidad.

Art.3º. Para cubrir el gasto que se impone el artículo anterior y el adquirendo del frente de las propiedades excepcionadas, la Municipalidad dispondrá además de los recursos que danlase a este objeto, del 1 por mil de contribución directa sobre las fincas y terrenos del amálgamo durante cinco años, inclusive el presente. Estos recursos se serán entregados por el Poder Ejecutivo.

Art.4º. La Municipalidad queda facultada para contratar, previa licitación, la construcción de las obras y/o edificar las construcciones de pago, señalando estas y plazas equitativas, para el que debe efectuarse los propietarios bajo la base de que el costo de las obras se hará por las empresas constructoras, a cuyo efecto tendrán carácter ejemplar las cuentas rendidas por la Municipalidad.

Art.5º. Queda también facultada la Municipalidad para determinar el orden en que deba hacerse el adquirendo dentro del perímetro señalada.

Art.6º. Comúníquese, etc.

Esta Ley presenta las siguientes características:

cas principales: a) Obligación de pavimentar las calles comprendidas en el perímetro señalado; b) Contribución de los propietarios de casas y terrenos, que paguen contribución directa, hasta la mitad del

valor total de adquisiciones) e) contribución a cargo del Estado con los recursos propios de la Municipalidad y los que le entregue a ésta el Poder Ejecutivo - mitad del valor total del adquirente, contribución a cargo de propietarios expropiados y el exceso de pavimento construido cuando la calle hubiera una dimensión en su ancho superior a los 18 metros y d) sobre de las cuotas por las empresas constructoras medianas de la ejecución de obras Vías por la Municipalidad - se decir que la financiación de las obras estubo a cargo directamente de las empresas.

#### LEY Nº 1.219

El 29 de setiembre de 1952 fué sancionada la

LEY Nº 1.219 cuya parte dispositiva dice así:

Art.1º. Autorízase a la Municipalidad de la Capital, y en su defecto a la Comisión Municipal estatal, para hacer obligatorio al expedito en las calles del Municipio no con - servadas dentro del perímetro marcado en la Ley de Adquisición del 25 de octubre de 1951.

Art.2º. Los propietarios de casas y terrenos que paguen Contribución D Ductos, estarán obligados a abonar por los respectivos Frontes y hasta la línea media de la calle, la mitad del valor total del expedito, debiendo la Municipalidad costear la otra mitad y el Frente de las propiedades expropiadas con los fondos que su presupuesto le asigna anualmente para obras públicas.

Art.3º. La Municipalidad contractará, previa licitación, la construcción de las obras y equipará las condiciones del pago, señalando calles y plazas equitativos para el que deben efectuar los propietarios, bajo la base de que el sobre de las cuotas se hará por las empresas constructoras a cuya efecto tendrán carácter ejecutivo las cuentas visadas por la Municipalidad.

Art.4º. La Municipalidad determinará el orden en que deben efectuarse los trabajos a que se refiere la presente Ley.

Art.5º. Comúnquese, etc.

Con excepción de la aplicación del resto de

en aplicación de la Ley Nº 1.219, en general, no dictare de la Nº 1.122. Solo debe hacer notar que en esta misma Ley, el aporte del Estado - presentado por la contribución a cargo de la Municipalidad, es excluyente con los recursos que destina el Presupuesto anual de la Empresa para financiar obras públicas.

LEY N° 1.752

El 5 de noviembre de 1885 fué sancionada la Ley N° 1.752 que exoneró a las empresas de tranvías establecidas y que en adelante se establecieran en el Municipio de la Capital, de la obligación, que las leyes les imponían, de conservar el afirmado de las calles del recorrido.

En sustitución las gravó con un impuesto de 6 por mil sobre el producido bruto de las líneas, dentro del radio del Municipio.

--

LEY N° 1.754

En la misma fecha -ley anterior- fué sancionada la Ley N° 1754 cuya parte dispositiva, dice así:

Art. 1°. Los propietarios de fincas y terrenos en el municipio de la Capital, pagarán durante el año 1886, un impuesto adicional de 1 por mil, al de Contribución Directa cuyo producido se destinará exclusivamente a la construcción de afirmados en la Capital.

Art. 2°. Comuníquese, etc.

Esta ley tuvo como objeto engrosar los fondos destinados al pago de las obras de afirmado que se obtenían mediante el régimen de las Leyes 1.122 y 1.219. El pago del impuesto adicional establecido alcanzó a todos los propietarios del ejido de la Ciudad que pagaran Contribución Directa.

--

LEY N° 2.328

El 24 de setiembre de 1888 fué sancionada la Ley N° 2.328, cuya parte dispositiva dice así:

Art.1°. Declárase obligatorio en todo el territorio de la Capital, el pago del adoquinado de piedra, empedrado mixto y común, macadam, asfalto, pavimento de madera y toda otra clase de afirmado que se mande ejecutar por la Municipalidad.

Art.2°. Los propietarios de casas y terrenos que paguen contribución directa, estarán obligados a abonar por los respectivos frentes, la tercera parte del total del coste

del afirmado, debiendo la Municipalidad costear la otra parte, y el frente de las propiedades exceptuadas, con los fondos que destine al efecto.

- Art. 3º. Los trabajos de afirmado serán contratados por la Intendencia, previa licitación o ejecutados con cuadrillas y materiales de la Municipalidad, debiendo ser estos últimos de su propiedad o adquiridos por licitación.
- Art. 4º. El pago del afirmado se hará por los propietarios en doce mensualidades, por partes iguales, o a la presentación de la cuenta con el descuento del 8% sobre su importe.
- Art. 5º. A los efectos del artículo anterior, las cuentas visadas por la Intendencia, tendrán carácter ejecutivo.
- Art. 6º. Cuando los afirmados sean construídos por empresas particulares, quedará a cargo de las mismas el cobro de las cuotas que correspondan a los propietarios, y cuando éstos sean hechos por la Municipalidad o con materiales municipales, lo efectuará ésta.
- Art. 7º. La Municipalidad determinará el orden y forma en que deben efectuarse los trabajos a que se refiere la presente ley.
- Art. 8º. Comuníquese, etc.

Esta Ley autoriza a la Municipalidad para mandar ejecutar afirmados de tipo distinto al gramo, como empedrado sexto, macadam, asfalto y madera. Modificó las proporciones de las contribuciones establecidas en las leyes anteriores y en cuanto al cobro de las mismas, teniendo en cuenta que también podía estar a cargo de la Municipalidad percibir los créditos cuando ella misma hubiera sido constructora, se asignó carácter ejecutivo a las cuentas visadas por la Intendencia.

Con respecto a este último es oportuno reproducir la opinión del Profesor R. Bielsa (1) en el trabajo intitulado "Carácter jurídico de las contribuciones de mejoras en lo que respecta a su pago y a las exenciones". Dice en el mismo: "a) La ejecutoriedad es "regla general en la recaudación de recursos fiscales. Lo que la Administración pública percibe en pago de pavimento construído es una contribución de mejoras, es decir, un ingreso financiero de derecho público. Por consiguiente, esa contribución está sometida al mismo régimen

(1) BIELSA, Rafael -Revista de Derecho y Administración Municipal- Edic. Bs. Aires -Nº 56- octubre 1934.



"administrativo y fiscal de los impuestos y tasas, en lo que respecta  
 "a la generalidad de la Impunidad y a la "ejecutoriedad" del título  
 "con que se recauda tal contribución.

"En principio, la recaudación de contribucio-  
 "nes (impuestos, tasas y contribuciones especiales o de mejoras) se rea-  
 "liza por un procedimiento ejecutivo. Y a tal punto esta regla se a-  
 "plica, que aún tratándose de contribuciones inconstitucionales, la Ad-  
 "ministración pública las exige y percibe sin trabas ni dilaciones, razón  
 "por la cual todo pagador que sostenga que la contribución es ilegal o  
 "inconstitucional, debe limitarse a protestar (en cualquier forma en-  
 "tática), pero pagar y luego promover la acción de repetición, en el  
 "juicio correspondiente u ordinario.

"La regla de solvo et repeto en materia fiscal,  
 "se fund a en la ejecutoriedad del acto administrativo-financiero. Tal  
 "regla se aplica, en principio, por la necesidad que el Estado (provin-  
 "cia o comuna) tiene de percibir sin demora los recursos económicos fi-  
 "nancieros, pues la actividad administrativa es "continua" y "necesaria"  
 "y ella presupone la percepción regular de los ingresos fiscales pre-  
 "visos para proveer a los servicios públicos. En caso, pues, de no  
 "cumplir el contribuyente, el procedimiento propio para percibir la con-  
 "tribución por pavimentos es el juicio ejecutivo, o mas aún el de apre-  
 "tado. Desde luego, el juicio de apremio, es mas simple y mas eficaz por  
 "su naturaleza procesal. En algunos sistemas existe hasta el apremio  
administrativo, pero él se aplica preferentemente en la recaudación  
 "contenciosa de impuestos y tasas. En nuestra legislación, tanto na-  
 "cional como provincial, predomina el sistema de apremio judicial, por  
 "lo que entendemos el acto administrativo contra el deudor moroso tiene  
 "una ejecutoriedad relativa, y mas precisamente "ejecutoriedad" impropia.  
 "..... En consecuencia: 1º Es procedente el juicio ejecutivo por cobro de  
 "contribución de pavimento al propietario del bien inmueble privado, pro-

"porcionalmente al frente del inmueble de acuerdo con la ordenanza respectiva, a menos que se le exima a ese propietario expresamente,--  
 "La ejecutoriedad del título para demandar el pago de la contribución comprende tanto a la deuda originaria, como a las que se generen por la oposición inmotivada del litigio."

-.-

LEY N° 2.428

El 6 de noviembre de 1968 fué sancionada la Ley N° 2.428, cuya parte dispositiva dice así:

- Art.1º. Declárase obligatorio el pago de los afirmados que mande construir la Municipalidad dentro del límite actual de la Capital, en la forma siguiente:  
 En las calles donde haya establecidas líneas de tranvías, las empresas respectivas pagarán la cuarta parte del costo del afirmado, los propietarios de ambas aceras, dos cuartas partes y la Municipalidad la otra cuarta parte.
- Art.2º. En las calles donde no haya tranvías, el pago de los afirmados se hará en la forma establecida por la Ley vigente N° 2.328.
- Art.3º. En las calles donde se establezcan tranvías después de construídos los afirmados, será obligatorio a las empresas pagar la cuarta parte de su costo que les hubiera correspondido de acuerdo con el art. 1º.
- Art.4º. En el caso que una misma calle fuera recorrida por varias líneas de distintas empresas, la cuarta parte del importe del afirmado a que se refieren los artículos anteriores, será dividida entre ellas por partes iguales y en proporción al trayecto que recorran.
- Art.5º. Comuníquese, etc.

Esta ley incorpora un nuevo contribuyente para el pago de los pavimentos que se construyan en la Capital: las empresas tranviarias. En el caso de que la calle pavimentada no fuera transitada por tranvías, dispone esta Ley que será aplicable el régimen de la Ley citada precedentemente N° 2.328.

-.-

LEY N° 4.173

El 30 de diciembre de 1902 fué sancionada la Ley N° 4.173, cuya parte dispositiva dice así:

**Art.1º.** Se entenderá que los afirmados son mandados construir por la Municipalidad, de acuerdo con las Leyes 2.328 y 2.428, siempre que por Ordenanza especial el Concejo Deliberante o la Comisión Municipal hubiera ordenado su construcción o que la hubiera ordenado el Intendente cuando previamente el Concejo o la Comisión Municipal hubiese votado en el presupuesto o en Ordenanzas especiales, sumas de dinero destinadas a construcción de afirmados.

**Art.2º.** Los certificados expedidos y las cuentas visadas por la Intendencia Municipal por construcción de afirmados, de acuerdo con el artículo anterior, tendrán la fuerza ejecutiva que atribuye a estos documentos, la Ley 2328.

**Art.3º.** Las cuentas de afirmado gozarán del privilegio general que para los impuestos establece el inc. 2º del art. 3.913 del Código Civil (antes 3.878).

Los escribanos de registro no podrán otorgar escritura por transferencia de dominio o constitución de derechos reales, referentes a propiedades sujetas al pago de afirmado, sin tener a la vista el certificado de la Oficina técnica municipal, en que conste el pago del afirmado de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley. Este certificado deberá ser expedido dentro de las 48 horas hábiles de haber sido solicitada.

**Art.4º.** Comuníquese, etc.

Esta Ley estableció las condiciones que debían cumplirse para que los afirmados se consideraran mandados construir por la Municipalidad. Además asignó a las cuentas de afirmado el carácter de privilegio general establecido para los impuestos en el inc. 2º del art. 3913 del C.Civil. El citado artículo dice así:

"Tienen privilegio sobre la generalidad de los bienes del deudor, sean muebles e inmuebles; inc. 1º..... inc. 2º. Los créditos del Fisco y de las Municipalidades, por impuestos públicos, directos o indirectos.

Otra innovación importante en esta Ley es la referente a la obligación impuesta a los escribanos de registro de otorgar las escrituras previa vista de un certificado expedido por la Municipalidad con la constancia del pago de la deuda del afirmado a cargo del inmueble de que se trate.

LEY N° 4.591

El 15 de Setiembre de 1904 fué sancionada la Ley N° 4.591, cuya parte dispositiva dice así:

Art.1º. Autorízase a la Municipalidad de la Capital, para emitir hasta la cantidad de seis millones de pesos moneda nacional de curso legal en bonos de un interés no mayor del cinco por ciento y uno por ciento de amortización anual acumulativa, que serán destinados exclusivamente al pago de las obras de pavimentación de las calles y veredas (1-) que se ejecuten en el Municipio de la Capital, de acuerdo con las prescripciones de la presente Ley.

El servicio de estos bonos se hará trimestralmente.

Art.2º. La amortización de estos bonos se hará por licitación, mientras se coticen a menor precio de su valor nominal y por sorteo a la par, en el caso de cotizarse a igual o mayor precio.

La Municipalidad podrá aumentar en todo tiempo el fondo amortizante.

Art.3º. Para el servicio de interés y amortización de estos bonos, créase un impuesto que se denominará de "Pavimentación", sobre las propiedades afectadas por los pavimentos que se construyan en virtud de esta ley, y cuyo monto se determinará para cada propiedad, en la forma que establezcan los artículos 7, 8 y 9.

Los escribanos no otorgarán escrituras de transferencia de dominio o constitución de derechos reales, sin un certificado de la Municipalidad, que establezca haberse pagado los servicios vencidos.

Este certificado deberá expedirse gratuitamente dentro de las cuarenta y ocho horas hábiles de haber sido solicitado.

Art.4º. El impuesto de pavimentación durará por el término necesario para la extinción de la deuda que corresponda a cada propietario, a contar desde la fecha del cobro del primer servicio, y se percibirá por trimestres adelantados, entregándose inmediatamente su importe en las oficinas de rentas de la Municipalidad, la cual depositará las sumas pagadas en el Banco de la Nación Argentina, a la orden del Crédito Público Nacional, que quedará encargado del servicio de renta y amortización de dichos bonos. En caso de déficit, la Municipalidad entregará con la anticipación debida, las sumas necesarias para el servicio de los bonos, de los recursos que se le acuerdan por el artículo 17 y de rentas generales.

Art.5º. La Oficina de rentas de la Municipalidad, llevará la contabilidad referente al pago del impuesto de pavimentación, a fin de hacer constar los pagos que efectúan los contribuyentes, y los cargos que corresponden formularles

(1) La Ley N° 4.815 modificó la Ley N° 4.591. En este aspecto : Suprimió en el Art.1º las palabras "y veredas".

por los servicios que aducen y una multa de 12 por ciento anual sobre el valor de los mismos, que se cobrará en caso de demora. Los certificados de los asientos de los libros respectivos, tomados por el encargado de llevarlos y visados por el Intendente Municipal, tendrán fuerza ejecutiva.

**Art. 6º.** El propietario que quisiera exonerarse del impuesto, podrá hacerlo en cualquier época, entregando a la oficina de rentas municipales, los bonos correspondientes, deducido al importe de la amortización acumulada. La cancelación podrá hacerse también en dinero y a la par, debiendo la Municipalidad anular la amortización inmediatamente en una proporción equivalente a estas cancelaciones en efectivo.

**Art. 7º.** El impuesto que correspondía pagar a cada propietario se determinará en la forma siguiente: El importe total del pavimento de cada cuadra, incluso el de la cuarta parte de una y otra boca calle hasta su ancho máximo de dieciséis metros, se dividirá a prorrata entre las propiedades que tengan frente a la calle, con arreglo al número de metros cuadrados que constituyan la superficie de cada propiedad y según el cálculo de distribución por zona, que se expresa en seguida. Cada metro de superficie de la zona comprendida en la propiedad dentro de la línea del frente y una paralela trazada a los veinte metros del fondo se computará como una unidad; cada metro cuadrado comprendido dentro de esta paralela y otra trazada a los cuarenta metros de la línea del frente, se calculará como media unidad y cada metro cuadrado comprendido entre esta última paralela y otra trazada a cualquier distancia, hasta los sesenta metros, como cuarto de unidad. Cuando la pavimentación comprenda más de una cuadra, la división para el prorrateo se hará tomando por base el importe total de las que se pavimentan bajo el mismo contrato y en iguales condiciones de ancho material.

**Art. 8º.** Los esquines pagarán el pavimento con arreglo al artículo anterior, por el terreno con frente a la primera calle que se pavimente, y para el pago que correspondiera a ese mismo terreno, por su frente a la segunda calle, se computará su superficie en medias unidades, no pudiendo, al efecto, considerarse como terreno de esquina, sino una superficie de veinte mts. cuando más, por uno u otro frente.

**Art. 9º.** Cuando una propiedad tenga frente a dos o más calles, pagarán el pavimento con arreglo a lo dispuesto en el art. 7º, pero computándose para la primera calle que se pavimente de acuerdo a las fracciones de la propiedad que estén dentro de una zona a que correspondiera mayor o igual categoría de cotizaciones respecto de las otras calles, quedando el resto para ser computado, al efectuarse los otros pavimentos.

**Art. 10º.** A los efectos de los art. 7º, 8º y 9º, las Oficinas respectivas de la Municipalidad, harán el cómputo de

La superficie de las proyecciones afectadas por el impuesto y el porcentaje del valor del pavimento, y la marcha por avisos publicados en los diarios de la Capital, durante quince días, para que los propietarios observen si hubiera errores en el edicto o en el proyecto.

Las reclamaciones se harán y se tramitarán en los plazos perentorios y en la forma que se establezca por la Municipalidad, en el reglamento que se dictará.

Art. 11. La reconstrucción de los edificios existentes así como la reconstrucción de la cubierta en los que tienen base de concreto, se hará por una sola vez a cargo de los propietarios, en las condiciones de esta ley. Los gastos de construcción y reparación de todos los pavimentos del Municipio, serán a cargo exclusivo de la Municipalidad.

Art. 12. Los propietarios que paguen una vez el impuesto con base de concreto, que correspondía a su propiedad, o la reconstrucción de su cubierta, con arreglo al artículo anterior y los tranvías en su caso, quedarán exonerados de este cargo durante cuarenta años, contados desde la fecha de la construcción de dicho edificio.

Art. 13. Las empresas de tranvías que tengan líneas establecidas en las calles donde se construyan nuevos pavimentos con conformidad con la presente ley, pagarán en adelante a sus demás contribuyentes, un impuesto de pavimento, cuyo importe será igual a la cuarta parte del costo del pavimento construido en las calles que ocupen las vías. Dicha cuarta parte será pagada en bonos a la par, mientras existan en circulación o en efectivo. Podrá igualmente substituir este pago durante el término de la concesión de cada empresa, por el de una cuota equivalente al 5% del valor de la re-fienda cuarta parte, rigiendo para ella las mismas condiciones establecidas para los propietarios, y con las mismas multas y procedimientos de ejecución para los casos de mora. Cuando una misma calle sea recorrida por los coches de distintas empresas, el impuesto de pavimentación para cada una de ellas será el equivalente a la sexta parte del costo del pavimento, en las calles en donde existan las vías, cualquiera que sean el número de ellas y el de las empresas.

Art. 14. Las obras de pavimentación que no ejecuten de acuerdo con la presente ley, serán sancionadas en cada caso por el Departamento D. eliberante de la Municipalidad, deteniéndose en la reconstrucción respectiva la clase de pavimento que debe ejecutarse y se llevarán a cabo por iniciativa pública.

Art. 15. En los casos en que los propietarios de inmuebles contratan con empresas constructoras la pavimentación de una calle o parte de ella con determinado sistema de adoquines, este contrato no requerirá la licitación pública y obligará al pago en la proporción que le correspondi-

da a todos los propietarios de la obra en que se realice la obra, así como a la empresa o empresas de obras que la realicen con sus hijos, siempre que se llenen las condiciones siguientes:

- a) El número de firmantes del contrato que se compare a la aprobación del Departamento Ejecutivo Municipal, deberá representar la mayoría de los propietarios, o la mayor cantidad de superficies sobre el total de los dos frentes a la calzada que haga referencia el contrato, de acuerdo con el artículo 7º.
  - b) El Departamento Ejecutivo Municipal intervendrá en la determinación del sistema de afianzo a emplearse, en las condiciones técnicas de las obras y en la capacidad o superficie de la empresa.
  - c) El precto estipulado en el contrato no podrá exceder del precto máximo obtenido en las dos últimas licitaciones públicas sobre el mismo sistema de afianzo.
- Art.18. La construcción o reconstrucción de afianzos, y la reconstrucción de la cubierta de los que existieran con base de concreto, deberá ser ordenada por el Consejo Deliberante de la Municipalidad, correspondiendo al Independiente resolver todo lo relativo a la construcción y reparación de los afianzos, limitando el gasto a las obras necesarias comprendidas en el presupuesto general o en ordenanzas especiales.

Art.19. En las licitaciones que se celebren de conformidad con el art. 14 de esta Ley, la Municipalidad podrá contar con el mismo tiempo que la construcción de las obras, la construcción de las mismas por un período prudencial con relación a la naturaleza del pavimento.

Art.16. La suma que producen el impuesto a que se refiere el art.15, el importe de las patentes sobre rodados y la cantidad que eventualmente obtenga la Municipalidad en la explotación de los buses por licitación, quedan destinadas exclusivamente al fondo de recursos a los efectos de los artículos 4 y 11.

Art.19. En los casos en que los afianzos o construyese, correspondan en todo o en parte a terrenos o edificios pertenecientes a la Nación o a la Municipalidad, éstas deberán pagar los recursos destinados a pagar el todo o la parte respectiva de los referidos afianzos. El mismo procedimiento se observará cuando se trate de afianzos de cuyo pago sean responsables los propietarios respectivos.

Art.20. La Municipalidad garantizará solamente el pago de los obreros, por sus prestaciones respectivas del distrito municipal, o privados, en los casos y forma a que se refiere el artículo anterior.

Art.21. El Poder Ejecutivo podrá recurrir a lo establecido por (5) esta Ley para la pavimentación de las calles del Puro de la Capital.

Art.22. Derogarse todas las disposiciones relativas a econo-

(1) y (2) Suprimidos por la Ley Nº 4.818

(5) La Ley 4.818 agregó a este artículo: "En suma que la Municipalidad por los pavimentos que a ella corresponden dentro del presupuesto".

aldea del impuesto de afirmado y las Leyes que se opongan a la presente.

Art. 25. Comulgacion, etc.

La Ley N° 4,581 incorpora un elemento no utilizado hasta entonces en la legislación de la materia. Se trata del nuevo medio de pago de las obras: bonos de participación. Es decir que se apela a las papelas de crédito, al igual que el Estado, para facilitar el pago de las construcciones a su cargo.

Previamente a la autorización para emitir títulos crea la Ley un Impuesto de participación destinado a atender al servicio de intereses y amortización de esos títulos. La contribución de referencia grava a los propietarios de inmuebles gravables al afirmado repartiendo entre ellos el costo total del afirmado, esto es que registra la contribución de la Municipalidad y las empresas tranviarias comprendidas en las Leyes anteriores.

En el parágrafo 2, de este Capítulo se refirió al verdadero carácter de la contribución de participación y el régimen de exención de los inmuebles.

Con respecto a este último régimen la Ley N° 4581 dispone planes para las comunidades que puedan hacer los propietarios sobre la base de las dadas que se les asignan.

Se asigna a la Municipalidad las funciones inherentes al cobro del impuesto de participación y el depósito de los sumos así cobrados, a la orden del Crédito Público Nacional para la atención del servicio de los bonos en circulación. También se obliga a la Municipalidad a hacerse cargo de los gastos de conversión y repurchase de todos los papeletos del Impuesto. Para afrontar estos gastos y el déficit, si lo hubiera, que también debe ser reporado por la Municipalidad, para el servicio de los bonos, se desahoga la contribución de las empresas tranviarias, el importe de las patentes de rodajes y los beneficios de liquidación de los bonos.



La Ley fija el plazo de cuarenta años a contar desde la construcción del afirmado, durante el cual se exime de la contribución de pavimentación a los propietarios que paguen una vez el afirmado con base de concreto, correspondiente a su propiedad o la reconstrucción de su cubierta, y los tranvías en su caso.

Además la Ley fija las atribuciones del Consejo D. liberante para la autorización de las construcciones y reconstrucciones de afirmados, la que en cada caso deberá determinar la clase de afirmado que debe ejecutarse y sujeta a contratación, previa licitación pública. En ésta podrá también contratarse la conservación de las obras por un tiempo prudencial con relación a la clase del afirmado.

Desde el avance que representaba la sanción de la Ley N° 4.361 se extienden o se faculta al Poder Ejecutivo para aplicar sus disposiciones, con motivo de la pavimentación de las calles del Puerto de la Capital. (La Ley N° 4.315 facultó también a la Municipalidad en el mismo sentido, por los pavimentos que a ella corresponden dentro del Municipio).

También esta Ley trata el régimen de contratación directa entre las empresas constructoras y los propietarios de los inmuebles que, si bien era el mismo según las reglas de las Leyes 1.322, 1.218, 2.328 y 2.428, no disponían estas leyes lo que establece la Ley 4.361: condiciones necesarias para obligar a vecinos y tranvías al pago de las contribuciones a su cargo :

- a) contratada por la mayoría de los propietarios o mayor superficie sobre el total de los dos frentes de la calzada;
- b) intervención de la Municipalidad para determinar el sistema de pavimento, condiciones técnicas y capacidad o competencia de la empresa;
- c) estipulación del precio en el contrato respectivo -precio mínimo: el obtenido en las dos últimas licitaciones públicas para el mismo tipo de afirmado .

En su última disposición la Ley deroga todas las disposiciones relativas a exoneración del impuesto del afirmado.

Con respecto a esta última disposición voy a transcribir a continuación lo expresado por el profesor Rafael Huel-  
sa (1) en su trabajo, citado al comentar la Ley N° 2.128 en la presen-  
te tesis. "Las exenciones impositivas no comprenden a la contribu-  
ción de mejoras por construcción de pavimentos" Tratándose de con-  
tribuciones de mejoras también es de aplicación el principio de la u-  
niversalidad e igualdad en los cargos públicos. Las exenciones en  
"materia impositiva deben ser expresas y limitadas."

"Las disposiciones de la ordenanza de la Munici-  
palidad de C. sobre construcción de pavimento -y que sirven para  
"el estudio del caso consultado- establecen claramente principios que  
"se oponen a toda exención impositiva."

"Así, el art. 1º declara obligatorio el pago  
del pavimento que se construya por orden municipal. El art. 10 esta-  
"blece la regla de la proporcionalidad. Dentro de las relativas in-  
"terfecciones del sistema administrativo-financiero de construcción  
"y pago de pavimentos que hay que observar, observe que la ordenanza en  
"cuestión se inspira en evidentes principios de equidad (Arts. 15 y  
"16), y señala un progreso indudable sobre otras analogas."

"La ordenanza no excusa a la Iglesia, del pa-  
"go de la contribución, y si la excusara, tal exención podría ser con-  
"siderada contraria a un principio esencial en la contribución de me-  
"joras, pues importaría un servicium in rem a cuenta de la es-  
"tatividad."

"Debe distinguirse la causa jurídica de la con-  
"tribución de mejoras, de la causa jurídica del impuesto, aún cuando la  
"liberación tenga las mismas consecuencias en el patrimonio del con-  
"tribuyente; pero importa distinguir éste en punto a la exención, que  
"es materia no de economía financiera, sino de derecho financiero."

(1) HIELSA, Rafael -Ob.cit-

"Sin duda, pueden establecerse excepciones al pago de impuestos fundándose ellas en consideraciones de orden económico-social (así los llamados mínimos de exención), o de orden político-social (respecto de instituciones de enseñanza), o de orden moral (v.gr. en favor de la Iglesia).

"Las exenciones fundadas en el poco valor de la cosa gravada con impuesto (por ejemplo tratándose de una propiedad única ni es inmueble ocupado por el propietario, o cosa de un valor inferior a una suma determinada), o en razón de la afectación de la cosa a servicio público (establecimientos de enseñanza e cultura) o atendiendo al carácter jurídico del propietario (Nación, provincia o comuna), son admisibles en ciertas leyes, pero sólo en lo que respecta a impuestos directos; v.gr., la contribución territorial; mas no en punto a tasas y menos aún, a contribuciones de mejoras.

"Lo que se paga por pavimento no es un impuesto simplemente; ni una tasa; es una contribución "mixta". Y lo es porque tiene carácter de impuesto en cuanto es obligatoria y general, y se percibe con motivo de la construcción de una obra pública, aún cuando el propietario cuya cosa es mejorada por esa obra pública, no lo haya solicitado; y tiene cierto carácter de tasa, en cuanto aporta una ventaja diferencial para quien la paga, ventaja que consiste en la mejora de la propiedad de éste (sean ventajas económicas principalmente o de otro orden); es decir que acrece el valor patrimonial de la cosa.

"En consideración a este principio ninguna ley ni ordenanza sobre pavimentación exige del pago de la contribución correspondiente a las entidades públicas, ni al mismo Estado. En efecto, un inmueble del Estado o de la Provincia, situado en jurisdicción municipal y afectado por una ordenanza de pavimentación,

"no se sustra a la regla que funda la contribución especial. La  
 "Corte Suprema examinó este punto a propósito de la aplicación de  
 "la Ley Mitre ( 5.515 ) y a la exención de pago de tasas y contri-  
 "buciones por pavimentos que la ley declaraba, y sus conclusiones  
 "son a este respecto precisas y aplicables sin vacilación. V. Fa-  
 "llos: t.CXIII y p.165; t.CXIV, p.296; t.CXV, p.174; etc. t.CXIV,  
 "p.425; CXV, p.186; t. CXX, p.572; t.CXXI, p.56, pero especialmen-  
 "te estos dos últimos. (Cfr. el Derecho administrativo y ciencia  
 "de la administración (Buenos Aires 1929) Tomo III, pags. 246/8).  
 " Y es de advertir, a este respecto, que eximiendo del pago al con-  
 "cesionario la ley eximía, en parte al menos, al concedente, pues  
 "en la concesión hay en sustancia, una subrogación del concedente  
 "que en los casos cuestionados era la Nación (1).

"Fue por eso que después de varias contro-  
 "versias judiciales se sancionó la Ley 10.687, la cual, de acuer-  
 "do con el principio que sostengo sólo eximió a los concesionarios  
 "de la Nación, del pago de impuestos y ciertas tasas (lo que también  
 "es inconstitucional a mi juicio), pero no del pago por provisión  
 "de aguas corrientes, o de alcantarillas, ni del pago de la pavimentación.

"Si ni la misma Nación puede sustraerse a  
 "esta obligación de pagar contribución de mejoras -pues no solo se  
 "trata de un régimen impositivo local sino del pago de una obra pú-  
 "blica-"a fortiori" no podrá eximirse otra institución aunque esté  
 "exenta del pago de contribuciones fiscales de la Nación y sostenga  
 "y pruebe que es persona jurídica de existencia necesaria.

"Por lo demás, este argumento no tiene rela-  
 "ción alguna con las obligaciones de orden fiscal, pues de la condi-  
 "ción de persona jurídica de existencia necesaria no se deduce que  
 "se tenga privilegio respecto de otra persona jurídica de la misma  
 "naturaleza.

"Son personas jurídicas de existencia nece-

"arias aquellas que, por la naturaleza misma de su carácter y su  
 "función político-social, no pueden ser convertidas ni extinguidas.

CAPITULO III

De la pag.-anterior;

(1) "Ya cierto que en el caso de una empresa ferroviaria, la cosa lo-  
"nuble a la cual se refiere es de propiedad privada del conocio-  
"rio. Pero al expresar el concedente los planes del concesiona-  
"rio, ya sea al vender el terreno de la concesión (al no se ha  
"partido la transferencia lisa o llana), ya sea en cualquier mo-  
"mento (y entonces debe el concedente indemnizar al concesionario)  
"esa concesión se suma al valor de la cosa y resulta así la Re-  
"gión contribuyente final".

Los detalles precedentemente expuestos nos

muestran con importante feé para esa época -año 1904-. La susción de

La Ley nº 4.501, pues sus disposiciones amplían y superan notemente to-

lo lo legislado en materia de pavimentación hasta esa fecha.

-9-

LEY Nº 4.501

El 28 de Julio de 1905 feé sancionada la Ley

nº 4.501 cuya parte dispositiva dice así:

Art.1º. Autorízase al Poder Ejecutivo para hacer ejecutar las  
siguientes obras en el Puerto de La Capital:

- a) Pavimentación con adoquinado de grande, con base de cemento, de las principales calles de acceso y circulación en una extensión aproximada de cuatrocientos mil metros cuadrados (400,000 mts.)
- b) Desague superficial de las áreas pavimentadas.
- c) Bancaradas y regularización de las vías férreas al Oeste de los depósitos fiscales.

Art.2º. El Poder Ejecutivo podrá invertir en dichas obras hasta la suma de cuatro millones quinientos mil pesos de curso legal (\$ 4.500,000.- m/n de e/L.)

Art.3º. El pago de las obras de pavimentación se efectuará en la forma siguiente: Velante por ciento al contado y el resto en siete cuotas anuales, por las cuales se otorgará el cinco por ciento de interés (5%) de interés, como interés, desde la fecha de su emisión hasta la de su cancelación. El Poder Ejecutivo podrá amortizar anticipadamente esas cuotas.

Art.4º. Las partes que demanden el cumplimiento de la presente Ley se cubrirán con rentas generales y se imputarán a la misma mientras no sean incluidas en la Ley general de presupuesto.

Art.5º. Comandantes, etc.

Se advierte en esta Ley la aplicación del si-

gilo régimen de financiar las obras de afirmado en efectivo y también cabe observar que el costo de las obras es soportado por el Estado, al afectar a los propietarios de los inmuebles ubicados en la zona.

-9-

LEY N° 4.815

El 27 de setiembre de 1906 fué sancionada la Ley N° 4.815, cuya parte dispositiva dice así:

Art. 1°. Modifíquese la Ley de afirmados N° 4.391 de setiembre 20 de 1904, del modo siguiente:

- 1) Suprimir en el Art. 1° las palabras "y veredas".
- 2) Suprimir los artículos 19 y 20.
- 3) Agregar al final del Art. 21 lo siguiente: "Lo mismo que la Municipalidad por los pavimentos que a ellas corresponden dentro del municipio".

Art. 2°. Comuníquese, etc.

El breve texto de esta Ley modificó la Ley N° 4.391: limitando los recursos de ésta para la construcción exclusiva de pavimentos; suprimiendo lo dispuesto en la misma, acerca de la forma en que debía afrontar la Nación o la Municipalidad las contribuciones de terrenos o edificios de su propiedad o de propiedades cuyos dueños fueran exonerados; y por última facultad, como lo hacía el P. Ejecutivo, a la Municipalidad, para acogerse al régimen de la Ley 4.391 por los pavimentos que a ella corresponden dentro del municipio.

-.-

LEY N° 5.007

El 28 de setiembre de 1906 fué sancionada la Ley N° 5.007, cuya parte dispositiva dice así:

Art. 1°. Facúltase a la Municipalidad de la Capital a ampliar hasta la cantidad de setecientos millones de pesos moneda nacional (\$ 700.000.000.-n/n), la emisión de bonos autorizada por la Ley N° 4.391, con los mismos fines y bajo las condiciones en ella estipuladas.

Art. 2°. Comuníquese, etc.

Esta Ley nos está diciendo que, resultando insuficientes los recursos que proveía la Ley N° 4.391, fué necesario ampliarlos - de 6 millones autorizados se llevó a 14 millones el límite máximo de emisión.-

-.-

LEY N° 5.315

El 30 de setiembre de 1907 fué sancionada la Ley N° 5.315 conocida luego como "Ley Mitre".

Dicha Ley tuvo como objeto las siguientes finalidades: 1°) reglamentar las nuevas concesiones y las nuevas construcciones ferroviarias; 2°) acordar una exención hasta el 1° de enero de 1947, a las empresas de ferrocarriles de todo impuesto nacional, provincial o municipal, a cambio de un impuesto único del 3% del producto líquido, para cuya determinación se considerará como producto líquido, (para cuya determinación se considerará como producto líquido) *la diferencia entre las entradas brutas y los gastos (fijándose éstos en el 60% de las entradas brutas);* 3°) autorizar al P. Ejecutivo para intervenir las tarifas de pasajeros y cargas cuando el producto <sup>bruto</sup> anual excede del 17% del capital y el producto líquido del 40% de las entradas totales; 4°) dar opción a las empresas existentes para acogerse a este régimen y gozar de las franquicias, soportando las cargas y 5°) establecer rebajas para el transporte de cargas y transportes de la Nación.

Para la aplicación del impuesto único, de que trata el apartado 2°), la Ley 5.315 acordó a las empresas ferroviarias (art.19) un plazo de 6 meses para acogerse a los beneficios del art.8 siempre que aceptaran las obligaciones que les imponían los art. 8 y 9, que a continuación transcribo:

**Art. 8°.** Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país, serán libres de derechos de aduana, debiendo registrar esa franquicia hasta el 1° de enero de 1947. La empresa pagará durante este mismo plazo y cualquiera que sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al tres por ciento (3%) del producto líquido de sus líneas, quedando exonerada por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal.

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

Si los gastos excedieran de ese límite, en tres años consecutivos, la empresa deberá demostrarle a satisfacción del Poder Ejecutivo. El importe del tres por ciento (3%) del producto líquido, será aplicado a la construcción o mantenimiento de los puentes y cami-

mas ordinarias de los municipios o departamentos creados por la L. 1100, en primer término de los censales que existieron a las subsecciones, y en proporción a la extensión de vías en cada provincia.

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

Art. 9º. Las tarifas de pasajeros y de carga, serán intervenidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del promedio bruto de la línea en tres años seguidos exceda del diez y siete por ciento (17%) del capital, en acciones y obligaciones, reconocidas por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del sesenta por ciento (60%) de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en tres años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo, y en tal caso, el fin de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos, el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

En cuanto al aspecto tratado en este trabajo,

PARLAMENTO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, dió origen a muchas sentencias al alcance de la extensión legislativa establecida en la Ley Nº 5.515. Los casos cuestionados llegaron a los estrados de la Suprema Corte de Justicia y los fallos dictados fueron adversos a las pretensiones de las empresas. La jurisprudencia sentada estableció que la extensión concedida por la Ley "1100" se refería exclusivamente a los límites provinciales no alcanzando a las líneas ferroviarias de carácter interprovincial y comunicaciones de naturaleza ferroviaria. Como resultado de ello las empresas ferroviarias postularon la sanción de una nueva Ley que contemplara las mismas normas que reclamaban. Las gestiones realizadas tuvieron felices resultados al obtener la sanción de la Ley Nº 10.687 en el año 1919 - salarioria de la Ley Nº 5.515.

Tratado a su turno la Ley Nº 10.687.



LEY Nº 7.081

El 15 de setiembre de 1910 fué sancionada la

LEY Nº 7.081, cuya parte dispositiva dice así:

Art.1º, Autorízase a la Municipalidad de la Capital para emitir hasta la cantidad de veinte millones de peses moneda nacional de curso legal, en bonos de interés no mayor del del cinco por ciento (5%) y amortización de siete por ciento (7%) anual acumulativa, que serán destinados exclusivamente al pago de las obras de pavimentación de calles, que se ejecuten en el municipio de la Capital, de acuerdo con las prescripciones de la presente Ley.

La Municipalidad podrá remitir indefinidamente, con aquel interés y amortización y con el mismo destino, tanto los bonos de esta Ley como los creados por las Leyes N.ºs. 4.581 y 5.007, que fueran retirados de la circulación por amortizaciones ordinarias o extraordinarias, sin que, en caso alguno, la emisión total en circulación pueda exceder de 30 millones. El servicio de los bonos se hará semestralmente.

Art.2º. La amortización se hará por listados mientras los bonos se cobren a menor precio de su valor nominal, y por sorteos a la par, en caso de cotizarse a igual o mayor precio, la Municipalidad podrá aumentar en todo tiempo el fondo amortizante.

Art.3º. Para el servicio del interés y amortización de estos bonos crease una contribución especial de pavimentación sobre las propiedades afectadas por los afianzados que se constituyan en virtud de esta Ley, cuyo monto se determinará, para cada propiedad, en la forma que establezcan los artículos siete, ocho y nueve de esta Ley.

Los escribanos no otorgarán escritura de transferencia de dominio, constitución de derechos reales, transferencia por causa de sucesión y, en general, de cualquier otra modificación de dominio, sin un certificado de la Municipalidad, que establezca haberse pagado los servicios vencidos, bajo pena de multa del décuplo de la suma adeudada y de ser también responsables directos de la deuda.

Cuando por división material de una propiedad gravada con la contribución de afianzados se solicite la subdivisión de la deuda, el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad podrá acordarla, o exigir su pago total, o el de la cantidad necesaria para facilitar la distribución equitativa del resto, entre las Fracciones en que se subdivida la propiedad.

Art.4º. El impuesto de pavimentación que corresponda a cada propietario será pagado con bonos a la par, mientras existan en circulación o en efectivo.

Podrá substituirse este pago por el de una cuota anual equivalente al interés y amortización de la contribución, según la tasa de los artículos 1º y 5º, cuya tasa se abonará por semestres anticipados; durante el período necesario para la extinción de la deuda que corresponda a cada propietario desde la fecha en que fuere exigible la primera cuota.

El importe de sus cuota se entregará en el Departamento Ejecutivo de La Municipalidad, la cual depositará los mismos pagados en el Banco de la Nación Argentina, a la orden del crédito Público Nacional, que quedará en el cargo del servicio y unificación de dichos bienes.

En caso de déficit, la Municipalidad entregará, con la satisfacción debida, los sumos necesarios para el servicio de los bienes, de los recursos que no lo autoriza por el artículo 18 y de rentas generales.

El Departamento Ejecutivo de la Municipalidad llevará la contabilidad referente al pago de la contribución de plusvalía, a fin de hacer constar los que efectúan los contribuyentes y los cargos que correspondan formular por los servicios que adeuda y una multa de dos por ciento (2%) mensual, sobre el valor de los mismos, que se cobrará en caso de demora.

Los contribuidos de los salientes de los libros registrales, tomados por el encargado de llevarlos y visados por la Intendencia Municipal, tendrán fuerza ejecutiva.

**Art. 5º.** El propietario que quisiera exonerarse de la contribución, podrá hacerlo en cualquier época, entregando al Departamento Ejecutivo Municipal, los bienes correspondientes deducida el importe de la amortización mensual. La cancelación podrá hacerse también en dinero y a la par, debiendo la Municipalidad aumentar la amortización inmediata en una proporción equivalente a estas cancelaciones en efectivo.

**Art. 6º.** El importe de la contribución que correspondía pagar a cada propietario se determinará en la forma siguiente: Se asignará a cada una de las propiedades que forman frente a la calle pavimentada un número de unidades igual al de los metros cuadrados de terreno que corresponden, siempre que su fondo no pase de veinte metros; si el fondo es mayor, se trazará una línea paralela a la del frente, a la calle, distante 20 metros de ésta hasta el fondo, hasta la línea así trazada, y se procederá como anteriormente; luego se agregará al número obtenido para esta primera zona, otro igual a la que expresa la mitad del área de terrenos situados del terreno restante; pero si el terreno tuviera un fondo superior a 40 metros se trazará otra recta paralela a la del frente, distante 40 metros de ella, hasta el fondo y hasta esa línea se procederá como anteriormente; y al número así obtenido se agregará la cuarta parte de que expresa el área del terreno restante. Si el terreno tuviera más de 100 metros de fondo, se trazará en una línea paralela a la del frente a la calle trazada a 100 metros de ella hasta el fondo no computándose excedente.

Afectada así cada propiedad con un número especial de unidades de plusvalía no repartirá el importe total del pavimento de la cuadra en partes proporcionales a esos números obteniéndose de esta manera el pago que corresponde abonar a cada propietario.

Quando la pavimentación comprende mas de una manzana, la división para el procentaje podrá hacerse tomando como base el importe total de los afirmados construídos bajo el mismo contrato y en iguales condiciones de suelo y material.

Art. 82. Cuando una propiedad tenga frente a dos o mas calles, el afirmado de la primera que se pavimente se abonará enteramente, de acuerdo con el artículo anterior.

Para el pago de los demás se procederá de igual manera; pero del número de unidades tributarias que resulte corresponder a cada zona, se descontará el que ya le hubiese correspondido al abonar los anteriores afirmados (relativos a los otros frentes).

No entrará, pues, en los nuevos cálculos aquellas zonas a las que, por pago de anteriores afirmados, hubiese correspondido igual o mayor número de unidades tributarias. Si el terreno resultare de esta manera enteramente afectado al pago de uno de los pavimentos, sin quedar ninguna zona de él para entrar en el procentaje del pago del otro afirmado, se deducirá del área el terreno de la zona del mismo mas inmediato a la segunda calle; esta área deducida quedará afectada al pago del afirmado de dicha segunda calle.

Si una propiedad tiene frente a dos calles opuestas y la distancia entre ambas líneas de frentes es inferior a 200 metros, se trazará la línea mediana equidistante de aquellas; esa línea dividirá la propiedad en dos partes, cada una de las cuales quedará excluida del cómputo para el abono del pavimento relativo al frente opuesto.

A efectos de la aplicación de este artículo, se entenderá por "primera calle que se pavimente" aquella cuyo pavimento sea el primero adjudicado e aprobado al contrato respectivo, en caso de tratarse de obras construídas de acuerdo con el art. 16.

Si la propiedad con frente a dos o mas calles tiene bre una de ellas un frente o zona de frente notoriamente mayor, se entenderá por primer pavimento el relativo a este frente principal. Cuando contrarios que simultáneamente fueren aprobados e adjudicados contratos que gravan a una finca con frente a dos o mas calles, se contará primer pavimento el que corresponda al frente e mayor número de unidades tributarias; y si a todos se correspondiera igual número, se distribuirán por iguales partes entre los pavimentos de cada frente.

Art. 83. En el caso especial de que el terreno con frente a mas una calle fuera esquintero, pagará con respecto a la particular que se pavimente, enteramente de acuerdo con el artículo anterior; pero para el pago del adyacente asignará al terreno la mitad de lo que resulte de la aplicación del artículo 72. Este criterio solo regirá para terrenos esquinteros cuyos fondos respecto de una o mas calles no sean mayores de 20 metros; en caso contrario, se aplicará este artículo solamente a la porción del terreno equintero comprendido entre las dos líneas del frente y las dos respectivas paralelas trazadas metros de distancia dentro del terreno. La parte re-

de se ocupará embarcamente como se indica en el artículo anterior.

Art. 10°. A los efectos del art. 7° y 8° y 9°, las oficinas respectivas de la Municipalidad harán el depósito de la superfieta de las propiedades afectadas por la contribución y el precepto del costo del pavimento; y llamará por varios publicados en los diarios de la Capital, durante 15 días, para que los propietarios presenten al edilere errores en el depósito son el precepto.

Las reclamaciones sólo se atenderán si se presentaran dentro de un término perentorio y no tramitadas en la forma que establece la Intendencia.

Los casos no comprendidos en las reglas de la presente Ley serán resueltos por el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad, previo informe de sus Oficiales.

Art. 11°. La construcción de nuevos aflorados y reconstrucción de los existentes, con excepción de los ejecutados en virtud de las Leyes N°s. 4.351 y 5.007, así como la reconstrucción de la tubería en los que tengan base de hormigón se hará a cargo exclusivo de los propietarios en las condiciones de esta Ley.

Los gastos de construcción y reparación de todos los pavimentos del Municipio serán a cargo exclusivo de la Municipalidad.

Art. 12°. Los propietarios que hayan pagado un aflorado con base de hormigón o una renovación de tubería de los comités creados con esta base y los tranvías, en su caso, quedan exonerados de esta carga, mientras el aflorado en cuestión no haya llegado a su límite natural de duración no pudiendo en ningún caso ser ese plazo inferior a 30 años si el pavimento es de granito; quince años -15- si es de asfalto; y 12 años si es de pedraza, contados desde la construcción de dicho aflorado.

Art. 13°. Las empresas de tranvías que tengan líneas establecidas en las calles donde se construyan nuevos pavimentos de conformidad con la presente Ley, pagará en adelante a sus demás impuestos, la contribución de pavimentación cuyo importe será igual a la cuarta parte del costo del pavimento conyugal de o reconstruido en las calles que ocupen las vías. Dicho impuesto será pagado en bonos a la par, mientras existan en circulación o en efectivo.

Podrá sustituir este pago, durante el término de la concesión de cada empresa por el de una cuota anual equivalente (según la tasa del art. 15°), al interés y amortización de la referida cuarta parte, rigiendo para ellas las mismas condiciones establecidas para los propietarios y con las mismas multas y procedimientos de ejecución para los casos de mora.

Cuando una misma calle sea recorrida por los coches de distintas empresas, la contribución de pavimentación por cada una de ellas será equivalente a la sexta parte del costo del aflorado en la calle donde existen las vías, cualquiera que sea el número de éstas y el de las empresas.

Art. 14°. Cuando se instalen líneas de tranvías en calles cuyo pa-

vimiento hubiera sido construido o reconstruido de acuerdo con la presente ley, las compañías respectivas deberán abonar la contribución en la forma indicada en el presente artículo, pero reducido en la proporción entre la edad del pavimento al instalarse las vías y la que asigna a su máximo de durabilidad.

La empresa ya establecida no podrá reclamar devolución alguna por ramoses de las líneas que recién se instalan después de construido el afirmado.

Art. 15<sup>o</sup>. Las obras de pavimentación que se ejecuten de acuerdo con la presente ley, serán sancionadas en cada caso por el Departamento Deliberante de la Municipalidad, determinándose en la resolución respectiva la clase de afirmado que debe ejecutarse, y se llevarán a cabo por licitación pública. Corresponderá al Intendente todo lo relativo a la conservación y reparación de los pavimentos.

Art. 16<sup>o</sup>. Los propietarios de inmuebles podrán contratar con una empresa constructora de pavimentación la de una calle o parte de ella con determinado sistema de afirmado; ese contrato no requerirá la licitación pública y obligará al pago en la proporción que le corresponda a todos los propietarios de la calle en que se realice la obra, siempre que llamen las condiciones siguientes: a) el número de firmantes del contrato que se someta a la aprobación del Departamento Ejecutivo Municipal deberá representar la mayoría de los propietarios o la mayor extensión de superficies, sobre el total de las dos frentes a la calle a que haga referencia el contrato, de acuerdo con el art. 7<sup>o</sup>. A efectos de hacer el cómputo para determinar si hay mayoría, se considerarán en conjunto todas las unidades que componen el contrato, siempre que sean contiguas y en todas haya propietarios firmantes. En caso contrario, se considerarán por separado, de manera tal que resulten llamados los anteriores requisitos.

b) El Departamento Ejecutivo Municipal intervendrá en la determinación del sistema de afirmado a emplearse; en las condiciones técnicas de la obra; en la capacidad o competencia de la empresa; y elegirá las mismas garantías que en los contratos firmados por licitación, e) El precio estipulado en el contrato no podrá exceder del precio medio obtenido en las dos últimas licitaciones públicas sobre el mismo sistema de afirmados, d) Los trabajos cobrará directamente a los propietarios la parte que le corresponda del valor de estos pavimentos.

La forma y condiciones de pago para los vecinos firmantes serán las que estipula el contrato, pudiéndose establecer el pago condicional en bonos autorizados por esta ley hasta completar la cantidad de 5 millones de pesos moneda nacional en la totalidad de estos contratos; en su silencio podrá abonar el importe de sus cuotas en 24 mensualidades, con un interés igual al corriente en plaza. En misma forma de pago regirá para los propietarios cuyos firmas no figuran en el contrato. Las empresas de tranvías que recorran con sus líneas las calles que se pavimentan de acuerdo con lo establecido en el presente artículo o que las instalan con pos-

perioridad, quedan también obligadas a pagar la misma contribución y en la misma forma establecida en los arts. 13 y 14.

- Art. 17º. En las licitaciones que se celebren de conformidad con el artículo 13 de esta ley, la Municipalidad podrá contratar al mismo tiempo que la construcción de las obras y la conservación de las mismas, por un período prudencial con relación a la naturaleza del pavimento,
- Art. 18º. La suma que produzca el impuesto a que se refieren los artículos 13, 14 y 15, el importe de las patentes sobre rodadas y la cantidad que eventualmente obtenga la Municipalidad en la amortización de los bonos por licitación, quedan destinados exclusivamente al fondo de recursos, a los efectos de los arts. 4 y 11.
- Art. 19º. La Municipalidad de la Capital podrá acogerse a lo establecido por esta ley para la pavimentación de las calles que a ella le correspondan dentro del Municipio.
- Art. 20º. Deróganse todas las disposiciones relativas a exoneración de impuestos de afirmado y las leyes que se opongan a la presente.
- Art. 21º. Comuníquese, etc.

La Ley N° 7.091 modificó en muchos aspectos la legislación vigente a la fecha de su sanción.

Teniendo en cuenta que el límite de emisión fijado por la Ley N° 4.391 resultó insuficiente, tanto que fué necesario sancionar la Ley N° 5.007 que amplió el monto primitivo, la Ley 7091 autoriza emitir hasta 20 millones de pesos y permite, además, reemitir bonos de pavimentación en la proporción de los que se retiraran de la circulación por amortizaciones ordinarias o extraordinarias. El límite máximo que podía alcanzar la circulación de títulos se fijó en 30 millones de pesos. Los títulos de la Ley 7.091 tenían asignada una tasa anual de amortización acumulativa del 7% - la Ley 4.391 establecía el 1% - y ello hacía que su rescate normal -amortización ordinaria- se operara en mas breve plazo, y pudiendo reemitirse bonos en igual proporción a la rescatada se lograba contar con mayores disponibilidades para llevar a cabo las obras de pavimentación proyectadas.

Refiriéndose al gravamen a cargo de las propiedades frontistas lo denomina "contribución especial de pavimentación",

apropiación esta exacta, a diferencia de la ordenamiento empleada en la Ley N° 4.591 - "Aumento de pervivencia" - . En el punto 2.º de este Capítulo me referiré mas en detalle a este aspecto.

El régimen para el cobro de las contribuciones de la Ley 7.091 es igual al de la Ley 4.591 con la excepción de los períodos pues, en esta última eran trimestrales y en la nueva Ley son semestrales y el porcentaje aplicable como recargo que era del 15% anual sobre el valor de las cuotas trimestrales y en la Ley 7.091 es del 25 mensual (1).

Es en lo referente al sistema de determinación de la contribución que deben abonar los propietarios de inmuebles Gravistas, donde se observa una modificación notable entre las Leyes anteriores y la Ley N° 7.091. En efecto, según se detalla en el punto 2 de este Capítulo, eliminó las sumas de reserva creadas por la Ley N° 4.591; se extendió el fondo afectable a los 100 metros; cuando una propiedad tenga frente a dos o mas calles el afirmado de la primera que se pavimente se abonará anteriormente y para el pago de los demás pavimentos se procederá de igual manera descontando la parte de contribución que ya le hubiera correspondido al abonar los anteriores (firmadas) dos.

La Ley N° 7.091 autoriza al Departamento Ejecutivo de la Municipalidad a dar solución, previo informe de sus efectos, a los casos de afectación no comprendidos en las reglas de la Ley. Debe destacarse la insuperación de esta disposición pues dada la diversidad de los parámetros y ubicación de los inmuebles se presentan problemas de afectación no previables.

En cuanto al límite de duración de los afirmados, para determinar la obligación a cargo de los propietarios, que en la Ley 4.591 estaban enumerados por cuarenta años, dice la Ley 7.091 que en ningún caso puede ser inferior a los siguientes: 50 años Gravistas; 15 años Gravistas y 12 años, Gravistas.

(1) Modificado por la Ley N° 12.135.

La Ley 7.091 también contemplaba el régimen de pavimentación por contrato celebrado entre los propietarios de inmuebles y las empresas constructoras. Las reglas contenidas en la Ley 4.591 para esos contratos fueron ampliadas en la Ley 7.091 con el propósito de asegurar el mejor cumplimiento de los contratos y también para facilitar su realización. Entre las principales modificaciones introducidas por la Ley 7.091 podemos citar las siguientes:

En el artículo 16 (inc. b) se dispone que el Departamento Ejecutivo Municipal ..... "eligirá las mismas garantías que en los contratos formados por "Institución"; (inc. d) del mismo artículo : forma de pago de las contribuciones - se admite el pago condicional en bonos amortizados por esta Ley hasta completar la cantidad de 5 millones de pesos en la totalidad de esos contratos; en su silencio los propietarios firmantes del contrato podrán abonar el importe de sus cuotas en 24 mensualidades con un interés igual al corriente en plaza. Para los propietarios no firmantes y las empresas constructoras dispone igual régimen de pago.

El plan este régimen tuvo bastante aplicación terminó por ser eliminado dados los inconvenientes ocurridos. (Ver Ley Nº 12.109).

La Ley Nº 7.091 en cuanto a la emisión de bonos fue ampliada por la Ley Nº 8.210 que a continuación comentaremos.

### LEY Nº 8.210

El 20 de setiembre de 1931 fue sancionada la

LEY Nº 8.210 cuya parte dispositiva dice así:

Art.1º. Pasañase a la Municipalidad de La Capital a ampliar en 20 millones de pesos moneda nacional la emisión de bonos autorizada por la Ley Nº 7.091, con el mismo destino y bajo las condiciones en ella especificadas.

Art.2º. El monto de la circulación de bonos de pavimentación autorizados por esta Ley y las Leyes Nos. 7091, 8007 y 4591, no podrá exceder en caso alguno de 40 millones de pesos.

Art. 3º. Deróganse las disposiciones que se opongan a la presente.

Art.4º. Don Quijano, etc.



LEY N° 9.142

El 23 de setiembre de 1915 fué sancionada la Ley N° 9.142 cuya parte dispositiva dice así:

- Art.1º. Facúltase a la Municipalidad de la Capital a ampliar en 20 millones de pesos moneda nacional, la emisión de bonos autorizados por las leyes Nos. 7081 y 8210, con el mismo destino y bajo las condiciones en ella especificadas.
- Art.2º. El monto total de la circulación de bonos autorizados por esta ley y las leyes Nos. 8210, 7081, 5007 y 4891, no podrá exceder en caso alguno, de 60 millones de pesos moneda nacional.
- Art.3º. Deréganse las disposiciones que se opongan a la presente.
- Art.4º. Comuníquese, etc.

Esta ley la mismo que las leyes Nos. 5007 y 8.210 fué motivada por la insuficiencia de fondos -bonos de pavimentación- necesarias para llevar a cabo las obras de planes proyectados.

LEY N° 9.515

El 29 de setiembre de 1914 fué sancionada la Ley N° 9.515 cuya parte dispositiva dice así:

- Art. 1º. Autorízase al Poder Ejecutivo para pavimentar, con adoquines de granito de canteras nacionales, sobre la base de hormigón, las siguientes calles de acceso y circulación del Puerto de la Capital, con una superficie aproximada de doscientos ochenta y un mil metros cuadrados, incluyéndose en dichos trabajos el cordón de granito correspondiente, la nivelación y arreglo de las vías férreas existentes y demás obras complementarias.

Sexta sección.-Primera Zona: Calle Pedro Mendoza, desde la plazuela Brasil hasta la calle Veneciano Villafañe.

Sexta sección.-Tercera Zona.- Calle Pedro Mendoza, desde la calle Martín Rodríguez hasta la calle Zárate.

Sexta sección.-Segunda Zona: Calle Pedro Mendoza desde la calle W. Villafañe hasta la calle Martín Rodríguez.

Sexta sección.-Cuarta Zona: Calle Pedro Mendoza desde la calle Zárate hasta la calle Vieytes.

Séptima sección: Primera zona: Parte de la plazuela al Este de la Esclusa Norte, frente a los depósitos 5, 6 y 7 y calle Córdoba de Avenida Oeste a plazuela Viarante.

Séptima sección.-Segunda zona: Muelle al Este del dique N° 4; parte de la plazuela al Este de la Esclusa

Norte y en las plazuelas en la prolongación de las calles Cangallo y Belgrano, cabeceras de los depósitos de los Diques Nos. 1 y 2, y calle Chile desde la Avda. Oeste a las calles de los depósitos.

Séptima sección.—Tercera zona: Huelle al Este del Dique N° 1 y Avda. Oeste, desde Gurey hasta Brasil.

Séptima sección.—Cuarta zona: Calle situada entre las plazuelas al este de los diques 1 y 2 y los depósitos C, A. y F.

Séptima sección.—Quinta zona: Calle frente a los depósitos C., D., E. y F.

- Art. 2º. El Poder Ejecutivo podrá invertir en dichas obras hasta la suma de \$5.500.000.— moneda nacional.
- Art. 3º.— El Poder Ejecutivo tomará las medidas del caso para que se haga efectivo, por parte de los propietarios de fincas linderas a las calles pavimentadas de las empresas de tranvías, de ferrocarriles y de cualquiera otra que tuviere concesión en las zonas a pavimentar, el importe del adoquinado en la proporción que establece la ley N° 4.591. El pago se hará en efectivo o a plazos que establecerá el Poder Ejecutivo, con un mínimo de 5 años, en cuyo caso los propietarios deberán abonar un interés del 6% anual.
- El abono de lo adeudado por los propietarios se hará al contado o en el plazo de 5 años, por cuotas semestrales iguales, con mas el interés del 6% anual. En los casos de mora éste se elevará al 12%, como multa.
- Art. 4º. Declárase afectada la propiedad con el impuesto a la pavimentación. Los escribanos no otorgarán escrituras de transferencias o dominio o constitución de derechos reales sin un certificado expedido por la oficina de Contribución Directa, que acredite haberse pagado las cuotas vencidas. El certificado se expedirá gratuitamente dentro de las 48 horas de haber sido solicitado.
- Art. 5º. El cobro de impuestos se hará por la repartición indicada en el artículo precedente, siendo obligación del contribuyente abonarlo en la Oficina. Esta llevará la contabilidad respectiva, a fin de hacer constar las cuotas que adeudan los contribuyentes, los pagos que efectúan y los cargos que corresponda formularlos por los servicios, por concepto de intereses y multas en que hubiere incurrido.
- Art. 6º. Los gastos que durante el cumplimiento de la presente ley se cubrierán con rentas generales y se imputarán a la misma, mientras no sean incluidos en la ley general de presupuesto.
- Art. 7º. Comuníquese, etc.

Esta ley dictada para la pavimentación exclusiva de las calles de acceso y circulación del Puerto de la Capital al bien se regla por las disposiciones de la Ley N° 4.591, comentada en es-

te Capítulo- para determinar las contribuciones a cargo de los propietarios de inmuebles linderos, empresas tranviarias y ferroviarias, etc., difiere de ella en cuanto a su financiación pues la Ley N° 9.515 no dispone la emisión de bonos especiales al efecto y las contribuciones deben abonarse en efectivo; al contado o a plazos. El impuesto abonado por los afectados es aplicado para reintegrar las sumas de Rentas Generales que se hayan utilizado para financiar las obras mientras no se incluyeran esos trabajos en la Ley General de Presupuesto.

### LEY N° 10.657

El 13 de agosto de 1919 fué sancionada la Ley N° 10.657.

He expresado, cuando traté la Ley "Mitre" N° 5.515, que como consecuencia de las diferencias surgidas en su aplicación fué sancionada la Ley 10.657, con carácter de aclaratoria de aquella.

En un trabajo titulado "Contribución de pavimentación - Límite de la Obligación impuesta a Los Ferrocarriles Nacionales (Ley N° 10.657) :Antecedentes Jurisprudenciales" (1) se expresa al respecto lo siguiente: "Elas (refiriéndose a las empresas ferroviarias) habían entendido, al acogerse al régimen de la Ley Mitre, que "la exención era muy amplia y comprendía bajo la denominación de "impuestos municipales" a toda clase de erogaciones o retribuciones de "servicios, inclusive las contribuciones de mejoras, llamadas en la terminología de los autores americanos "local assessments".

"Tal suposición estaba justificada, en primer lugar, porque las Comunas no están facultadas, en principio, para percibir sino tasas y, en segundo término, porque las propias ordenanzas impositivas de todas las Comunas inclusive la de la Capital Federal, llamaban "impuestos" lo que la técnica financiera denotaba con mas pro-

(1) BELFRAGE, José - Contribus. de pavimentas. Bs.As. Edic. 1950.

"piedad "tasas".

"La Corte Suprema Nacional, al resolver los casos sometidos a su juzgamiento, planteó el distinguido doctrinario entre "impuestos y tasas, basándose particularmente en unas declaraciones formuladas durante la discusión de la Ley en la Cámara de Diputados por el miembro informante de la Comisión de Obras Públicas doctor Manuel Carlés, y declaró, en consecuencia que, las Empresas estaban exentas del pago de los "impuestos propiamente dichos", pero no de las tasas retributivas de servicios municipales, ni de las contribuciones de mejoras,

"afectadas las empresas profundamente por tal doctrina y ante la imposibilidad de obtener un cambio jurisprudencial, se dirigieron al Congreso solicitando la sanción de una nueva ley, que fijase el alcance del mencionado art. 3º de conformidad con lo que consideraban el verdadero espíritu de dicha disposición legal.

"El Poder Legislativo reputó justa la petición y sancionó, a mediados de 1919 la Ley N° 10.657, cuyo artículo 1º concebido en términos amplísimos dispone:

"La exoneración de impuestos establecida por el artículo 3º de la Ley 5.515 comprende además de los impuestos propiamente dichos, las tasas, contribuciones o retribuciones de servicios, cualquiera que sea su carácter o denominación, con las siguientes excepciones:

- " 1º. Provisión efectiva de agua corriente y servicios de cloacas; y,
- " 2º. Contribución de pavimentación en las plantas urbanas en la proporción que corresponda a las estaciones.

"Respecto de esta última excepción, las empresas podrán optar por construir por sus propios medios la parte de pavimento que le corresponda, sujetándose a las especificaciones respectivas".

Los artículos restantes de la Ley 10.657 dicen:

Art. 2º. Estas exenciones no comprenden las nuevas tasas y retribuciones de servicios municipales que puedan crearse en el futuro en cuanto afectan a las estaciones y cuyo monto sea susceptible de medida y equivalga a la compensación exacta del servicio y siempre que éste se interponga con carácter obligatorio general.

Art. 3º. Comuníquese, etc.

La aplicación de la Ley 10.657 planteó nuevas

diferencias con las Empresas ferroviarias con respecto al alcance legal del vocable "estación".

En el folleto anteriormente comentado (1) se expresa a ese respecto lo que sigue:

"Emerge de lo que antecede (se refiere a la Ley 10,857) que en materia de pavimentación el Congreso consagró una excepción, imponiendo a las Empresas el pago de la contribución respectiva en las plantas urbanas en la proporción que corresponde a las "estaciones".

"El alcance preciso del gravamen no surge, ~~em-~~ pero, del texto legal. Para determinarlo es necesario recurrir al examen de la discusión parlamentaria, la cual revela que el vocable estación ha sido empleado en la ley en una acepción específica bien definida.

"La Comisión Especial de Legislación Ferroviaria de la Cámara de Diputados había redactado el artículo transcrito en los términos que tiene en la actualidad (Diario de Sesiones, Cde Diputados, año 1917, tomo VI pag.538).

"Durante el debate la redacción del inciso 2º

"fue modificada, ampliándola en la siguiente forma:

" 2º. Contribución de pavimentación y de alumbrado, barrido y limpieza, en las plantas urbanas en la proporción que corresponde por las estaciones, sus anexos y talleres."

"La parte agregada hace resaltar el alcance de la enmienda introducida.

"El autor de la misma, diputado Bunge, dijo al proponerla: Muchas veces una estación es un ranchito miserable, y es posible que pueda haber galpones considerables para depósito y hasta terrenos para evolución de los trenes que ocupan una extensión grande y que exigen del municipio un servicio costoso de alumbrado, de pavimentación y de limpieza". (Diario de Sesiones, 1917, tomo VI, pag.542, 2a. col.

(1) BELTRAME, José -Ob.cit.

"De tal manifestación, asentida por la Cámara resulta que el diputado Bunge entendía por estación la parte edificada, al "ranchito" donde se efectúan las operaciones inherentes al transporte de pasajeros y despacho o recepción de equipajes y encomiendas, siendo, en cambio, el propósito de la reforma propuesta atribuir a ese vocablo una acepción lata.

"La votación de la Cámara fué favorable a la enmienda Bunge.

"Remitido el proyecto de ley al Senado, la Comisión de Obras Públicas suprimió el agregado, restituyendo el inciso a su texto anterior.

"Durante la discusión, el senador García, no coincidiendo completamente con la proposición del diputado Bunge, ante una observación del senador Del Valle Iberlucea, propuso que se modificara al despacho de la Comisión en el sentido de que las empresas pagaran, además de los pavimentos, los servicios de limpieza y alumbrado pero refiriéndose siempre a la parte edificada exclusivamente, porque "hay estaciones añadidas como la de Junín, que son de una extensión enorme". (Diario de Sesiones, Senado año 1918 Tomo I, pag. 334 y siguientes).

"Tal moción no prosperó y el Senado votó el inciso con el texto que tiene en la actualidad.

"Vuelto el proyecto a consideración de la Cámara de Diputados, la Comisión de Obras Públicas formuló dos despachos: el de la mayoría, aconsejando aceptar la sanción del Senado, y el de la minoría insistiendo en la sanción primitiva de la Cámara.

"Después de una extensa discusión quedó aprobado el despacho de la mayoría (Diario de Sesiones, Cámara de Diputados, año 1919, tomo 3º, pag. 281 y sig.; 325 y sig.; 417 y sig.; 516 y sig.; y 577 y siguientes).

"Lo expuesto demuestra que al legislador se  
 "ha pronunciado en el sentido de establecer, no sólo que la contri-  
 "bución de pavimentación, junto con tasas de agua y cloacas son las  
 "únicas exigibles, sino que la primera queda limitada a lo que sus-  
 "tituye la "estación propiamente dicha", como lugar donde se efectúa  
 "el ascenso y descenso de pasajeros, con exclusión, por consiguiente,  
 "de los anexos".

"Con sujeción al criterio de la ley, la esta-  
 "ción es, pues, el lugar donde paran los trenes a los fines de la  
 "prestación del servicio, y difiere de la estación "late sensu", com-  
 "prensiva del terreno o campo de la misma, destinada a las demás opera-  
 "ciones vinculadas más o menos directamente con el transporte.

"Mas adelante expresa el autor, cuyos concep-  
 "tos he transcripido, que "la controversia está definitivamente resuel-  
 "ta" en los términos enunciados en las sentencias que han sentado las  
 siguientes doctrinas:

Juicio C.G. de F.F.C.C. en la Pcia. de Bs.As. v/Municipalidad de  
 Pergamino - Cámara Federal de la Plata - 9/X/1955:

"El concepto de estación considerado a los efectos de la  
 "contribución de las empresas al pago de pavimentos, debe  
 "limitarse al edificio propiamente dicho y sus andenes, par-  
 "tante ello constituye la parte material de la estación  
 "destinada a facilitar y mantener los servicios con el pa-  
 "saje o ciudad que los utiliza,....

Juicio Vicente Felipelli v. Ferrocarril Sud - Cam. Feder. Capit. 15  
 de setiembre de 1957,

"Dentro de la ley N° 10.657, el término "estaciones" según  
 "se desprende de la discusión parlamentaria a de aquélla,  
 "no tiene un alcance amplio que comprenda a los galpones,  
 "desvíos, playas de maniobras y demás dependencias emple-  
 "mentarias, sino que está limitada al edificio para el des-  
 "pacho de pasajeros y cargas.

"En consecuencia, las empresas ferroviarias deben abo-  
 "nar únicamente la parte de pavimento comprendida en la es-  
 "tación, en la extensión de sus andenes."

Juicio ; F.C. Central Córdoba v. Boccaszi y Cía. C. Suprema Nación  
 9 de setiembre de 1958;

"A los efectos del pago del pavimento, debe entenderse por  
 "estación el edificio para pasajeros y las dependencias ne-  
 "cesarias e indispensables para que esa estación lleve su  
 "objetivo más inmediato, si se encuentra dentro de la plan-  
 "ta urbana de una ciudad o pueblo.

"Los ferrocarriles sólo están obligados a pagar el pa-  
 "vimento construido frente a sus estaciones, dentro de ese  
 "concepto del vocablo estación."

Con respecto a la contribución de pavimentación correspondiente a la superficie no considerada estación ha quedado resuelto y admitido que, por aplicación de las leyes N° 5315 y N° 10.657, dichas zonas son consideradas de explotación ferroviaria y estando incorporadas a la cuenta Capital de la empresa respectiva, es la Nación quien debe hacerse cargo de las deudas de afirrado e -  
mergentes. En conclusión, cuando la superficie de tierra no haya sido desafectada de su destino ferroviario -excluida la porción consi -  
derada estación-; ni excluida de la cuenta Capital de la empresa y las sumas percibidas por la utilización de esas superficies engrosen las entradas de explotación controladas por la Dirección General de Ferrocarriles, las empresas ferroviarias están exoneradas de la con -  
tribución de pavimentación.

La Ley N° 11.593 que comentaré a continuación establece que en los casos de exoneración comprendidos en las leyes Nos. 5.315 y 10.657, el importe de la deuda que corresponda será a cargo exclusivo de la Nación.

Cabe agregar, que la exoneración a favor de las empresas ferroviarias ha sido extendida, en algunos casos, a superficies arrendadas a particulares pues se ha admitido que son arrendamientos a título precario, destinados a actividades anexas o relacionadas con el transporte y que el producido de dichas locaciones engrosan los ingresos de la explotación de las empresas que están sujetas al pago del impuesto único, establecido en el artículo 8° de la Ley 5.315.

---

#### LEY N° 11.593

El 4 de agosto de 1952 fué sancionada la Ley N° 11.593 cuya parte dispositiva dice así:

Art.1º. Autorízase a la Municipalidad de la Capital a emitir bo-



mas de pavimentación; bajo las condiciones siguientes:

- a) La emisión deberá hacerse con un interés no mayor del 6% anual y en series amortizables dentro de los plazos que las ordenanzas municipales esta-blicen como posible duración de los pavimentos a construir;
- b) Los bonos emitidos se utilizarán para el pago de los pavimentos que se construyan dentro del perí-metro de la ciudad y los cerros y veredas según la ley especial;
- c) El servicio de la emisión se cubrirá por semestres vencidos;
- d) Los bonos rescatados podrán remiñirse nuevamente a medida que las necesidades lo exijan, pero en ningún caso la circulación de las emisiones auto-ritadas por ésta y demás leyes de pavimentación excederá de ciento cincuenta millones de pesos no-mina nacional (\$ 150.000.000.- $\frac{m}{n}$ );
- e) La amortización se hará por liquidación mientras los bonos se cobren a un precio inferior a su va-lor nominal, y por sorteos, a la par, en caso de cotizarse a igual o mayor precio. La Municipalidad podrá aumentar en todo tiempo el fondo amor-tizante;
- f) En lo sucesivo no se construirán mas pavimentos, ni se emitirán mas bonos de los autorizados por las leyes números 4591, 5037, 7091, 8210 y 9142, sin que este artículo derogar las disposiciones de la ley número 4591 sobre régimen de pavimentación en la Capital.

#### Art. 2º.

Para el servicio de amortización e intereses de los bo-nos, orbase una contribución especial que afecta a las propiedades, directamente favorecidas por la constru-ción del pavimento, con arreglo a las siguientes bases:

a) El importe de la contribución que corresponda pa-gar a cada propietario se determinará en la forma siguiente: se asignará a cada una de las propieda-des que vienen frente a la calle pavimentada, un número de unidades igual al de metros cuadrados de terreno que corresponde, siempre que su fondo no pase de veinte metros; si el fondo es mayor, se igu-rará una línea paralela a la del frente a la calle distante veinte metros de ésta hacia el fondo, y hasta la línea así trazada se procederá como ante-riormente; luego se agregará al número así obteni-do para esa primera zona, otro igual a la que re-sulta de la mitad del área en metros cuadrados del terreno restante, pero si el terreno tuviera un fondo superior a 40 metros, se trazará otra recta paralela a la del frente, distante 40 metros de é-lla hacia el fondo, y hasta esa línea se procederá como anteriormente, y el número así obtenido se o-btendrá la cuarta parte que expresa el área del te-rreno restante. Si el terreno tuviera mas de 100 metros de fondo, se limitará con una línea parale-la a la del frente a la calle trazada a 100 metros de ella hacia el fondo, no computándose el exceden-te. Afectada así cada propiedad con un número es-

pecial de unidades de tributación se repartirá el importe total del pavimento de la cuadra en partes proporcionales a esos números, obteniéndose de esa manera el impuesto que corresponde abonar a cada propietario. Cuando la pavimentación comprenda mas de una cuadra, la división para el prorrateo podrá hacerse tomando por base el importe total de los afirmados construídos bajo el mismo contrato y en iguales condiciones de ancho y material;

- b) Cuando una propiedad tenga frente a dos o mas calles, el afirmado de la primera que se pavimente se abonará enteramente de acuerdo con el artículo anterior. Para el pago de las demás se procederá de igual manera, pero del número de unidades tributarias que resulte correspondier a cada zona se descontará el que ya le hubiese correspondido al abonar las anteriores afirmados (relativos a los otros frentes). No entrará, pues, en los nuevos cálculos aquellas zonas a las que, por pago de anteriores afirmados hubiera correspondido igual o mayor número de unidades tributarias. Si el terreno resultara de esta manera enteramente afectado al pago de uno de los pavimentos, sin quedar ninguna zona de él para entrar en el prorrateo del pago del otro afirmado, se deducirá del área, el terreno de la zona del mismo mas inmediato a la segunda calle; esta área deducida quedará afectada al pago del otro afirmado de dicha segunda calle. Si una propiedad tiene frente a dos calles opuestas y la distancia entre ambas líneas de frente es inferior a 200 metros, se trazará la línea mediana equidistante de aquella; esa línea dividirá la propiedad en dos partes, cada una de las cuales quedará excluida del cómputo para el abono del pavimento relativo al frente opuesto.

A los efectos de la aplicación de este artículo se entenderá por "la primera calle que se pavimente" aquella cuyo pavimento sea el primero adjudicado e aprobado el contrato respectivo en caso de tratarse de obras construídas de acuerdo con el art. 15. Cuando ocurriese que simultáneamente fueran aprobados o adjudicados los contratos que gravan a una finca con frente a dos o mas calles, se considerará primer pavimento el que corresponda al frente con mayor número de unidades tributarias; y si a todos corresponde igual número, se distribuirán por partes iguales entre los pavimentos de cada frente;

- c) En el caso especial de que el terreno con frente a mas de una calle fuera esquinero pagará, con respecto a la primera calle que se pavimente, enteramente de acuerdo con el inciso b); pero, para el pago de la adyacente se asignará al terreno la mitad de lo que resulte de la aplicación del inciso a). Este criterio solo regirá para terrenos esquineros cuyo fondo respecto a una y otra calle no sean mayores de 20 metros; en caso contrario se aplicará este criterio solamente a la porción del

terreno equitativo comprendido entre las dos líneas del Frente y las dos respectivas paralelas trazadas a 20 metros de distancia dentro del terreno. La parte restante se computará enteramente como se indica en el inciso anterior!

d) Los casos no comprendidos en la regla de la presente Ley, serán resueltos por la municipalidad previo informe de sus oficinas.

Art. 58. A los efectos del artículo anterior la Administración General de Contribución de Pavimentos de la Municipalidad de La Capital, hará el depósito de la repartida de los inmuebles afectados por la contribución y el precepto del valor del pavimento y llevará por varios publicados en el Boletín Oficial y Municipal durante diez días, para que los propietarios observen si hubiera errores en el cómputo y prorrateo. Sin perjuicio de esto y a los mismos fines, esa repartición hará fijar carteles murales en cada una de las calles pavimentadas durante el tiempo de la publicación de edictos. Las afectaciones y liquidaciones no observadas dentro de los cinco días siguientes al de la última publicación del Boletín Oficial y Municipal, quedarán consentidas y no se admitirá discusión posterior al respecto.

Art. 48. Las empresas de tranvías que ocupan con sus líneas calles del municipio, pagarán íntegramente el costo de construcción o reconstrucción de una franja del pavimento de 15 centímetros a ambos costados de cada vía.

Este aporte no se deducirá de la contribución que corrige podrá abonar a los vecinos y será depositado en el Banco de La Nación Argentina por la repartición encargada de su conservación con destino a conservación y reparación de las aceras del municipio y a cubrir el déficit de los servicios si los hubiera.

Art. 55. La contribución de pavimentación será pagada en efectivo o en bonos indistintamente en la Administración de Pavimentos de la Municipalidad, de acuerdo con las liquidaciones formuladas con arreglo a las prescripciones de esta Ley y ordenanzas municipales que en su consecuencia se dicten. Podrá sustituirse este pago por el de una cuota anual, equivalente al interés y amortización de la contribución, según la tasa establecida en los artículos 1 y 2, cuota que se abonará en efectivo por semestres anticipados durante el término necesario para la extinción de la deuda que correspondiente sea de propietario, desde la fecha en que el pavimento sea libre al servicio público.

Las empresas de tranvías sólo podrán reanudar a los beneficios de este artículo siempre que al término de sus respectivas concesiones sea igual o mayor al establecido para el pago de la obra.

Art. 60. Los contribuyentes que se atrasen en el pago de sus cuotas incurrirán en un recargo igual al 6% anual sobre los servicios que hubieran dejado de pagar. El H. Consejo Deliberante por votación de 2/3 de sus miembros podrá exonerar el pago de este recargo.

- Art. 7º. El propietario que quisiera exonerarse de la contribución podrá hacerlo en cualquier época, entregando al D. Ejecutivo Municipal, los bonos correspondientes deducido el importe de la amortización acumulada. La cancelación podrá hacerse también en dinero y a la par, debiendo la Municipalidad aumentar la amortización inmediata en una proporción equivalente a estas cancelaciones en efectivo.
- Art. 8º. La Administración de Contribución de Pavimentos depositará en el Banco de La Nación Argentina a los efectos de la amortización periódica correspondiente toda suma que ingrese por concepto del art. 2º; y toda otra cantidad que se obtenga por pagos anticipados, recargos o diferencias entre el valor nominal de los títulos y el precio de su rescate por licitación. Si estos recursos fueran insuficientes, se cubrirá el saldo con el producido de la contribución de los tranvías y las patentes de rodados; en el caso inverso las cantidades sobrantes se utilizarán en la ampliación del fondo amortizante y en la conservación y reparación de afirmados, de acuerdo con la resolución que adopte el Departamento Ejecutivo. Periódicamente la citada repartición enviará al C. Público Nacional los fondos y balances respectivos para que éste pueda hacer en su oportunidad el servicio de los bonos.
- Art. 9º. La Dirección de Rentas de la Municipalidad de la Capital depositará en el Banco de la Nación Argentina y a los efectos que establece el artículo anterior, toda suma que ingrese por concepto de patente de rodados con destino a la conservación y reparación de pavimentos.
- Art. 10º. La repartición mencionada en el art. 8º aparte de las funciones encomendadas en los artículos anteriores, llevará la contabilidad de las obras, hará la valuación, iniciará las ejecuciones contra los morosos y efectuará los cargos y descargos correspondientes a las propiedades y empresas afectadas al pago del pavimento a fin de dar cumplimiento a la presente ley.
- Art. 11º. Los certificados de los libros de pavimentos extraídos por el encargado de llevarlos, son instrumentos públicos con arreglo a lo dispuesto en el art. 979, inc. 5º del Código Civil y ejecutables por la vía de apremio.
- Art. 12º. La reconstrucción de los afirmados existentes, con la se la excepción de los construídos y reconstruídos en virtud de las leyes N.ºs. 4591 y 7091, se hará con el cargo proporcional al importe de lo que realmente cueste la obra, a las propiedades y empresas de acuerdo con lo establecido en esta ley. Los gastos de conservación y reparación correrán por cuenta exclusiva de la Municipalidad durante el tiempo establecido por el H. Consejo Deliberante para el finis de su duración.

Art. 13º. Las obras serán autorizadas por el H. Consejo Deliberante, quien establecerá en la Ordenanza respectiva el ancho de la calzada, la clase y costo máximo del firme a construir, de acuerdo con la importancia de la calle y el valor de la tierra en la zona fijada; el término mínimo de duración y la serie e intereses de la entidad destinada al pago con la cual los contribuyentes deberán hacer el servicio de los buses; así mismo determinará el orden y la oportunidad de la ejecución de las obras. El Departamento Ejecutivo resolverá todo lo relacionado con la conservación y reparación de los firmados.

No obstante la reconstrucción que se haga necesaria de la subierta de los actuales pavimentos, la Municipalidad no podrá destruir las bases de hornigón sin la previa comprobación técnica de que su reconstrucción es también necesaria.

Art. 14º. Cuando la licitación de una obra de pavimentación haya resultado desierta por dos veces consecutivas, el Departamento Ejecutivo Municipal, previo acuerdo del H. Consejo Deliberante podrá ejecutar por administración ese pavimento, negándole los honores necesarios para abrir su precio. Los alizados que ejecute la Municipalidad en tales condiciones serán cobrados a los propietarios y empresas de tránsito en la misma forma y proporción que los construídos por licitación.

Art. 15º. Los propietarios de inmuebles podrán contratar con una empresa constructora la pavimentación de una calle o parte de ellas; ese contrato no requerirá la licitación pública y obligará al pago en la proporción que le corresponde a todos los propietarios de las calles en que se realice la obra, siempre que se llamen las condiciones siguientes:

a) Serán extendidos en formularios expedidos que entregará a los interesados la Municipalidad de la Capital; Formularios a cuyo dorso estará transcrita este artículo, así como la parte pertinente de la reglamentación de este ley.

Al entregar estos formularios a la empresa constructora respectiva, el Departamento Ejecutivo Municipal determinará el sistema de firme a emplearse, e indicará las condiciones técnicas a las cuales se sujetará la obra. En caso de que a juicio del Departamento Ejecutivo Municipal, la empresa constructora careciera de capacidad o competencia financiera o técnica, o habiendo sido suspendida en el uso de la firma ante la Municipalidad, como medida disciplinaria, podrá negarse la entrega de los formularios de que se trata. Las formulaciones deberán devolverse firmadas para la aprobación del contrato dentro de los 6 meses de recibidos; pasado este plazo quedarán sin valor alguno.

b) El rubro de los firmantes del contrato deberá representar la mayoría de los propietarios o la mayoría de la contribución para el pago de las obras proyectadas.

A efecto de hacer el cómputo para determinar el

hay del mayor, se considerará en conjunto todas las cuerdas que correspondan al contrato, siempre que sean continuas y en todos haya propietarios firmantes. En caso contrario, se considerará por secciones, de manera tal, que resulten llenados los requisitos anteriores. Además de su firma, el propietario deberá llenar la propiedad de su pertenencia por la cual firma, así como su domicilio;

e) El precio de las obras no podrá exceder del precio medio obtenido en las dos últimas licitaciones públicas sobre el mismo sistema de firmados, aprobado con anterioridad a la fecha de la presentación de los formularios ante la Municipalidad para la aprobación del contrato;

d) El costo de estos pavimentos se prorrateará entre los propietarios de la misma forma que los realizados por (administración) Municipal y las empresas constructoras cobrarán directamente a los propietarios, el valor de sus pavimentos. El importe de estas obras será pagado al contado en bonos de pavimentación o su equivalente en dinero efectivo, o bien hasta de 72 mensualidades en dinero efectivo con el interés del 7% anual.

Las empresas de tránsito que recorran con sus líneas las calles que se pavimenten, de acuerdo con lo establecido en el presente artículo, o que las instalen con posterioridad, quedan también obligadas a pagar la contribución que esta ley establece, como si las obras hubieran sido realizadas por Municipalidad, pero en este caso reducida en proporción, según el tiempo de uso que ya tengan al pavimentar;

e) Presentado un contrato a la aprobación de la Municipalidad, se publicará el mismo por el término de diez días en el Boletín Oficial de la Municipalidad y se les notificará, además, en su domicilio a los propietarios firmantes, otorgándoles a objeto de que ratifiquen sus firmas puestas al pie del contrato, bajo apercibimiento de darlas por ratificadas en el caso de que no comparezcan dentro del término de la publicación.

Art. 16°. Los escritorios no otorgarán escrituras de transferencias de dominio, constitución de derechos reales, transmisión por herencia, y en general, cualquier otra modificación del derecho de propiedad, sin tener a la vista un certificado de la municipalidad que establezca haberse pagado los servicios vencidos. Los que lo hicieren, incurrirán en la pena del dúplico de la misma deuda, sin perjuicio de constituirse en responsable de los derechos de la deuda y su correspondiente recargo.

20°. Cuando por la división material de una propiedad gravada con la contribución de pavimentos, se solicite la subdivisión de la deuda que la grava, el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad podrá acordarla o exigir su pago total o el de la cantidad necesaria para facilitar la distribución equitativa del resto entre las fracciones en que se subdivide la propiedad,

debidamente entendere por ella la correspondiente a cada Fracción que por la mencionada subdivisión deje de tener frente a un edificio.

Cuando sucediere que las áreas excluidas dieran origen a una calle no pavimentada, contribuirá en su operatividad en la forma determinada en el artículo 2º.

Art. 17º. La Municipalidad no podrá contratar las obras a que se refiere la presente ley, sin que los respectivos contratos sean aprobados segun a sus condiciones y obreros un salario máximo igual al fijado por la Municipalidad para sus obreros y empleados en el presupuesto en vigencia en el momento firmarse los contratos respectivos.

Las disposiciones de este artículo deberán estar basadas en los respectivos contratos de pavimentación y en violación por parte de los contratistas será penalizada con multa de \$ 5.000.-m/n por cada infracción cometida, duplicándose en toda reincidencia sucesiva. Los contratistas serán responsables por las infracciones cometidas por aquellas personas a quienes hubieran transferido parcial o totalmente la ejecución de los contratos de pavimentación a su cargo.

Art. 18º. La Municipalidad dará cuenta anualmente al Concejo Deberante, en memoria aparte, de la inversión de los fondos destinados a la conservación de pavimentos.

Art. 19º. En los casos de exoneración comprendidos en la Ley Nº 8115 y salaratoria Nº 10.657, el importe de la deuda que corresponda será a cargo exclusivo de la Nación.

Art. 20º. La Municipalidad podrá acogerse a lo establecido en esta ley para el pago de la pavimentación a su cargo.

Art. 21º. Deréganse todas las disposiciones y las leyes que se opongan a la presente.

Art. 22º. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Toda vez que la Ley Nº 11.505 rige en la actualidad por ser la última sancionada, merece especial comentario.

En muchos de sus aspectos es idéntica a la

Ley Nº 7.091, pero también ofrece diferencias fundamentales con aquella.

Si comparamos la disposición contenida en el

art. 1º inc. a) con la de igual carácter de la Ley Nº 7.091, comprobamos que la pavimentación se diversifica pues se condicionan las obras con relación a la posible duración de los pavimentos a construir. Este permite construir los mas variados tipos de firme amortisables en diferentes términos - la Ley 7.091 era mas restrictiva pues fijaba una tasa de amortización invariable (7%). -

La disposición del inciso b) del art. 1º de la Ley que comento representó una modificación de importancia toda vez que proporcionó los medios para financiar también la construcción de obras y obras cuya necesidad guarda íntima relación con la de los edificios. Debo recordar que en principio la Ley Nº 4.091 también dispuso la utilización de los bonos de pavimentación para financiar la construcción de veredas (solamente, es decir a través los cerros) pero una ley posterior la Nº 4.815 la modificó injuriando dicho artículo. Por último me es preciso señalar que el 27 de julio de 1944 fué dictado el Decreto-Ley Nº 17008/44 que modificó el inciso b), que brevemente, expresando que "los bonos a emitir en pago de los pavimentos que se construyan podrán ser utilizados por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos, ya sea en trabajos a los edificios de las obras, o bien negociándolos en la cantidad necesaria para cubrir el importe de las mismas." . Al estar el Capítulo IV Planiación—parte 4, volveré a referirme a esta cuestión.

Lo dispuesto en el inc. a) ocurre de los párrafos en que debe hacerse el servicio de los bonos emitidos es análogo a lo establecido en la Ley 7.091.

Por su parte el inc. d) marca un punto considerable con respecto al margen máximo de bonos en circulación puesto que asciende a 150 millones de pesos contra 50 millones en la Ley 7.091. También debe destacarse la cantidad que se impone a las rentas de bonos, que consiste en límites a las necesidades que lo exigen.

El inc. e) es idéntico al art. 2º de la Ley 7091. El inc. f) que dispone la derogación de las disposiciones de emisión contenidas en las leyes anteriores, no habla ni de incluido hasta entonces.

El artículo 2, incisos a), b), c) y d) dispone lo mismo que los arts. 5º, 7º, 8º, 9º y 10º in fine" de la Ley 7.091 (de terminación de la contribución a cargo de las propiedades).



La disposición del artículo 5º acerca del término de días en que deben publicarse los avisos para que los propios avisos observen el hábito errores en el cómputo y prorrateo es en principio igual a la de la Ley 7,081-15 días pero en realidad en la Ley 11,695 la publicación se hace durante 10 días y durante los 5 días siguientes, al de la última publicación, deben hacerse las preservaciones, no para de quedar consentidas las liquidaciones. La Ley 7081 fue redactada con fecha 24 de diciembre de 1910 y esta contiene disposiciones más amplias que las adoptadas por la Ley 11,695 que se han efectuado en el párrafo precedente. En efecto, acordada a los propietarios dos plazos el 1º, para que presenten su conformidad al Estado, forma y extensión seguidos a los inmuebles dentro del período de los 15 días de la publicación de editores y el 2º, para manifestar su conformidad con respecto al prorrateo del costo de la obra dentro de los 15 días subsiguientes.

También era más amplia la disposición de la Ley 7,081 relativa a los depósitos en que debía hacerse la publicación de editores pues el artículo decía "en los diarios de la Capital" pero en redacción, arriba recordada, figó se hicieron estos diarios de la Capital de reconocida circulación". Es innegable que estas disposiciones ofrecen mayor difusión a la publicación de editores que la que ofrecen el Boletín Oficial y el Boletín Municipal designados en el artículo cuando de la Ley nº 11,695.

El artículo 4º de la Ley se refiere a las contribuciones a cargo de las empresas tranviarias. Sobre este aspecto no ha de referirse en el punto 2 de este Capítulo.

El artículo 5º referente a la forma de pago de la contribución de publicidad concuerda con lo establecido en los artículos 1º y 15º de la Ley 7,081.

El artículo 6º que trata el modo del recargo

aplicable a los deudores morosos modifica la tasa fijándola en el 8% anual -la Ley 7.091 establecía el 2% mensual-. Además la Ley 11593 de terminó quien podía exonerar el pago de esos recargos -H.C. Deliberante con voto de 2/3 de sus miembros-(no previsto con anterioridad, a la sanción de la Ley vigente.)

El artículo 7º que regla el pago de las contribuciones en bonos concuerda con lo dispuesto en el art. 6º de la Ley 7091.

Los artículos 8º y 9º concuerdan con el art. 4º de la Ley 7091 en lo referente al depósito de las sumas recaudadas por contribuciones, etc. para atender el servicio de los bonos emitidos.

El art. 10º que asigna determinadas funciones en la materia a la Administración de Pavimentos coincide con el artículo 5º de la Ley Nº 7.091.

El art. 11º regla el carácter de las constancias de deudas extraídas de los libros de contribuyentes. En esta disposición se introdujo una variante de mucha importancia; la Ley 7.091 disponía que esos certificados fueran visados por la Intendencia Municipal y ello ocasionaba la acumulación de certificados pues a la ya enorme cantidad de actuaciones, decretos, órdenes de pago, etc. que debe refrendar el Intendente Municipal se agregaba la de las citadas constancias, lo cual ocasionaba su lento despacho. Para evitar estos inconvenientes la Ley 11.593 eliminó tal requisito, es decir que son visados solamente por la Administración que los emite. Posteriormente por la Ley 12.133 se extendió la aplicación del art. 11 para la expedición de los certificados de deuda de las leyes Nºs. 4.291 y 7.091

El art. 12º referente a la reconstrucción de los afianzados existentes concuerda con el art. 11 de la Ley Nº 7.091.

El art. 13º referente a la forma en que deben ser autorizadas las obras coincide en parte con el art. 15º de la Ley 7.091 pues ambos señalan que debe ser el H.C. Deliberante quien las ordene, por

la Ley 11.595 es mas amplia pues dispone que la Ordenanza respectiva señale los siguientes antecedentes: a) ancho de la calzada; b) clase y costo máximo del afirmado a construir; c) término medio de duración; d) serie e interés de los bonos con que se financiarán las obras y e) orden y oportunidad de la ejecución de las obras.

El art. 14º preve la situación que puede presentarse con motivo de licitaciones desiertas. Esta cuestión no estaba prevista en la Ley Nº 7.091 la que, en cambio, admitía que la Municipalidad contratara al mismo tiempo que la construcción de las obras, la conservación de las mismas por un período prudencial con relación a la naturaleza del pavimento -art.17 Ley 7.091-.

El artículo 15º se refiere al régimen de pavimentos contratados directamente entre los propietarios de inmuebles y empresas constructoras. Ya había sido tratada, con menor amplitud, en las Leyes Nºs. 4.591 y 7.091.

No merece extender el comentario comparativo entre las leyes citadas pues el régimen indicado en el párrafo anterior fué derogado por la Ley Nº 12.109 del año 1954, dados los inconvenientes que provocaba su aplicación.

El art.16º que regla la expedición de certificaciones solicitadas por los escribanos para modificar derechos de propiedad, concuerda con lo dispuesto en el art. 5º de la Ley Nº 7.091.

Los artículos Nº 17 (salario obreros y empleados empresas constructoras), Nº 18º (rendición cuentas inversión fondos conservación de pavimentos) y 19º (deuda a cargo de la Nación por aplicación Leyes 5.515 y 10.657), son materia nueva pues no aparecen en las leyes anteriores.

El artículo 20º de la Ley 11.595 facultando a la Municipalidad para acogerse a sus disposiciones, concuerda con el art. 19º de la Ley 7.091.

LEY N° 11.625

El 22 de setiembre de 1932 fué sancionada la ley N° 11.625 que exoneró las multas a cargo de los deudores morosos de pavimentos construídos bajo el régimen de las leyes N°s. 4.591, 5.007, 7.091, 8.219, y 9.142-si abonaban los interesados los servicios atrasados dentro de los 120 días desde la promulgación de la ley.-

Debe recordar que el artículo 6° de la Ley N° 11.593, que he tratado precedentemente, confiere a la Municipalidad la facultad de disponer exoneraciones de multas (2/3 votos de los miembros de la rama deliberativa).

—

LEY N° 11.644

El 29 de setiembre de 1932 fué sancionada la ley N° 11.644 que dispuso que las obras de pavimentación ordenadas por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y las solicitudes de contratos de vecinos autorizadas e en trámite con anterioridad a la sanción de la ley 11.593 (29 de julio de 1932) y que tuvieran principio de ejecución antes del 31 de marzo de 1933, debían regirse por las disposiciones de la Ley N° 7.091.

En cambio determinó que la contribución de pavimentos a cargo de las empresas de tranvías para los casos arriba citados, debía liquidarse de conformidad con lo dispuesto en el art. 4° de la Ley N° 11.593.

—

LEY N° 12.100

El 30 de setiembre de 1934 fué sancionada la Ley N° 12.100 que autorizó a la Municipalidad para emitir 10 millones de pesos en bonos de la Ley 11.593 (amortización anual acumulativa del 7% e interés anual 6% que es el que regía en los contratos), destina-

dos a rescatar los importes adeudados a empresas constructoras por proplearios por pavimentos construidos, con posterioridad a la sanción de la Ley 11.595, de conformidad con el art. 16 de la Ley 7.091.

Para ello los propietarios debían manifestar expresamente su voluntad de acogerse a dicho régimen de conversión y los que lo hicieran, se comprometían a donar a la Municipalidad, en cuotas mensuales, los importes necesarios para hacer el servicio de los bonos de pavimentación emitidos.

Como es lógico, la misma Ley derogó el art. 15 de la Ley N° 11.595 que regulaba la contratación directa de construcción de afirmados entre propietarios y empresas constructoras.

#### LEY N° 12.135

El 19 de diciembre de 1934 fue sancionada la Ley 12.135 que facultó a la Municipalidad a extirpar el pago de las multas, imuestas por deudas emergentes de las Leyes N°s. 4.591 y 7.091 aplicando el mismo procedimiento establecido en la última parte del art. 6° de la Ley N° 11.595 ( votos 2/3 N.O. Dalib.).

También dispuso la unificación de la tasa del recargo aplicable a los deudores morosos de pavimentación, estableciendo de él 6% anual para las deudas de ese carácter emergentes de las Leyes N°s. 4.591 y 7.091.

Por último el art. 5° de la Ley 12.135 dispone que a partir de la sanción de esa Ley la disposición del artículo 11 de la Ley N° 11.595 regiría para los certificados de las Leyes 4.591 y 7091. Es decir, queda suprimido el requisito que establecían esas leyes consistente en la visación de los certificados por el Intendente Municipal.

LEY Nº 12.134

El 19 de diciembre de 1984 fue sancionada La Ley Nº

12.134 cuya parte dispositiva dice así:

Art. 1º. Declárense compraventa en los beneficiados de La Ley Nº 11.658, la Avenida de circumvalación denominada "General Paz".

Art. 2º. El ancho total de la avenida, entre ambas líneas de edificación, será de 100 metros, de acuerdo con el art. 8º de la Ley Nº 2.088.

Art. 5º. Declárense de utilidad pública los terrenos necesarios para el cumplimiento de esta Ley y autorizase a la Dirección Nacional de Vivienda para expropiarlos, prescindiendo de las resoluciones administrativas o judiciales anteriores a la misma.

Los propietarios que tuvieran a su favor sentencias judiciales firmes, y no aceptaren convenir mutuosmente con la Dirección Nacional de Vivienda, seguirán como hasta ahora el régimen de la Ley Nº 4.608.

Art. 4º. Destínase el 40%, como mínimo, de los fondos existentes y de los que correspondan anualmente a la Capital Federal por la Ley Nº 11.658 a la adjudicación por compra e apropiación de los terrenos y a la construcción y pavimentación de la Avenida General Paz, hasta su total terminación.

Art. 5º. Los terrenos que resulten sobrantes serán vendidos en pública subasta por la Dirección Nacional de Vivienda, una vez realizada la pavimentación frente a los mismos, destinando el total producido al cumplimiento de la presente Ley.

Art. 6º. Efectuadas las expropiaciones, se aplicará una contribución sobre el mayor valor en la forma siguiente:

- a) Antes de iniciarse las obras de pavimentación, la Dirección Nacional de Vivienda, procederá a valorar la tierra, evaluadas las mejoras, ubicada dentro de una Franja de 200 metros a cada lado de la Avenida;
- b) Cinco años después de liberada al servidumbre pública la Avenida, se hará una revaluación, a objeto de fijar el mayor valor recibido por cada propiedad, el que resultará de la diferencia entre esta revaluación y la anterior. Sobre dicho mayor valor se aplicará una contribución de mejoras del 5% pagaderos en 10 cuotas anuales, que se distribuirá entre la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con lo prescrito en sus respectivas jurisdicciones;
- c) Los propietarios que hayan incurrido en mora serán penalizados de una multa del 5% anual hasta el monto de efectuar el pago;
- d) Quedan exceptuadas de este supuesto las donaciones que se hagan a favor de los poderes públicos y tengan un evidente beneficio general.

Art. 7º. A los efectos de aplicar la contribución que establece el artículo anterior autorizase al Poder Ejecutivo de la Nación a convenir con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la fijación de una Franja de 200 metros de ancho en todo el largo de la Avenida General Paz a partir del límite actual de la Provincia; las propiedades comprendidas en dicha franja, dentro del territorio de la Provincia, contribuirán al costo de la obra en los términos de esta Ley y del convenio a celebrarse.

Art. 8º. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires establecerá la composición de la Avenida y la calidad del pavimento, el que será construido por la Dirección Nacional de Vialidad.

Las obras se iniciarán en dos tramos, a partir de la calle Rivadavia en ambas direcciones.

Art. 9º. El 50% del costo total de las obras de pavimentación y sus aplicaciones, será a cargo de los propietarios fraccionistas. Los liquidaciones se harán en la misma forma establecida en la Ley 11.505 y ordenanzas reglamentarias.

Los capitales entre las franjas de pavimentos de la Avenida en el cruce de las demás calles, serán pagados por la Dirección Nacional de Vialidad.

Cuando el importe del pavimento que corresponde pagar en virtud de las disposiciones de esta Ley, excediere del 25% del valor de las propiedades, los pagos serán limitados hasta este importe.

En ningún caso el valor de la propiedad será calculado en base a un precio máximo menor al pagado al expropiar o comprar la parte de la finca afectada por el trazo de la Avenida.

Art. 10º. Las contribuciones establecidas en los artículos anteriores serán percibidas por la Administración General de Contribuciones Territorial, Patentes y Sellos de la Capital Federal y depositadas directamente por la Oficina recaudadora en el Banco de la Nación Argentina, a la orden de la Provincia de Buenos Aires y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, según corresponda de acuerdo con el inciso b) del artículo 6º.

Art. 11º. Terminada la apertura y pavimentación de cada tramo de la Avenida General Paz, será entregado a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, la que ejercerá con el arbolado, iluminación y conservación del pavimento.

Art. 12º. Autorízase al Poder Ejecutivo de la Nación a convenir con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires la forma de aplicación y percepción de las tasas e impuestos municipales de la Capital Federal, que correspondan a las propiedades de la Provincia de Buenos Aires con frente a la Avenida General Paz.

Art. 13º. La Dirección Nacional de Vialidad no iniciará la pavimentación hasta que no se hayan realizado los convenios a que se refiere la presente Ley.

Art. 14º. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

La Ley Nº 12.114 que dispuso la construcción y pavimentación de la Avenida de Circunvalación "General Paz" estableció que ella estaba comprendida en los beneficios de la Ley 11.658 y deslinó de los fondos recaudados por esa Ley, una parte para financiar las obras de la citada Avenida.

En materia de pavimentación dispone la Ley que comento, que el 50% del costo total del afirrado y sus ampliaciones, deducidos los empujones de los cruces, será a cargo de los propietarios frontistas y que la contribución a cargo de los mismos será fijada con arreglo a las reglas de la Ley Nº 11.658, además agrega la Ley en el art. 9º referente a las contribuciones que éstas no podrán exceder del 2% del valor de las propiedades. Es interesante destacar esta disposición pues no está establecida en las demás leyes de la materia dictadas y que he comentado anteriormente.

Evidentemente, en el caso de la Avenida General Paz la obra de pavimentación es de beneficio general pues sirve de acceso a la Capital Federal rodeando su perímetro y por tanto su costo no puede ni debe gravitar íntegramente sobre los propietarios frontistas,

Además del gravamen resultante por el pavimento construido, las propiedades ubicadas dentro de una franja de 200 metros a cada lado de la Avenida deberán abonar una contribución sobre el mayor valor que se determinará en la forma establecida en el art. 6º de la Ley. A este respecto debo señalar que el Presupuesto de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para el año 1947, ha sido incluido, en el Capítulo de Cálculo de Recursos, una partida de \$ 1.000.000.-- a recaudar en concepto de "Contribución de Mejoras de la Ley Nº 12.114".

---

### LEY Nº 12.511

El 10 de setiembre de 1946 fué sancionada la Ley Nº 12.511 que autorizó la organización y constitución de la Corporación



**ración de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires"**

Con relación a la materia de que trata esta

Tesis, la citada Ley establece en el art. 1º inc. h) lo siguiente:

"La Corporación de Transportes estará exonerada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, libre de todo gasto, una participación en el capital de la Corporación, en acciones, equivalente a la capitalización de los impuestos y demás contribuciones que perciben actualmente de las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros. La Nación y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires recibirán, además, igualmente en acciones, una suma equivalente al monto de lo que, al constituirse la Corporación les adeuden las empresas y particulares que realizan el transporte colectivo de pasajeros, por concepto de aportes, impuestos y otras contribuciones. Cuando por implantación de nuevos servicios o ampliación de los existentes se aumente el capital de la Corporación, corresponderá a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, libre de todo gasto, y en acciones, una participación en el capital aumentado en igual proporción a la que tenga en el capital de origen. Las empresas que adhieran a la Corporación, con régimen autónomo, seguirán abonando las contribuciones e impuestos establecidos en sus respectivas concesiones.

Las disposiciones contenidas en la parte del artículo 1º de la Ley Nº 12.511 que he trascripto, derogan todas las contribuciones a cargo de las empresas tranviarias contenidas en las leyes de pavimentación. Se reconoce las deudas existentes a la fecha de constitución de la Corporación entregando a la Municipalidad, en la parte que a ella corresponde, una participación en el capital de la Corporación, en acciones y también por capitalización de los impuestos y demás contribuciones que se percibían en la fecha de sanción de la ley, se reconoce a la Municipalidad, por su parte, una participación en el capital de la Corporación, también en acciones.

Fueron exceptuadas de ese régimen las empresas adheridas a la Corporación, de carácter autónomas, pues ellas seguirán abonando las contribuciones e impuestos establecidos en sus respectivas concesiones.

Lo expuesto nos demuestra que la Ley Nº 12.511 creó una exclusión en materia de contribución de pavimentación no con

tenida en ninguna de las leyes dictadas para reglar dicha materia.

Con fecha 17 de Febrero de 1929 fué decretada

nada la deuda a capitalizar en favor de la Municipalidad por derechos, contribuciones y otros conceptos exceptuados en la Ley 12.311. En dicho estudio, que en realidad no tuvo término en esa fecha pues en consecuencia no lo permitió, se incluyó lo adeudado por las empresas ferroviarias en materia de contribución de edificios.

Con posterioridad, la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires ha admitido estar obligada al pago de los servidores de las deudas de edificios construídos. Frente a dichos bienes de su propiedad, cuyo vencimiento fuere posterior al 17 de febrero de 1929.

- - -

## 2. Contribución de pavimentación: ventajas e incentivos motivados por las distintas contribuciones impuestas por las Leyes.

Deponeré por enumerar algunas de las distintas clases de mejoras con respecto a la contribución de pavimentación.

Dice Melles (1) \* lo que la Administración pública percibe en pago de pavimento construído es una contribución de mejoras, es decir un ingreso financiero de derecho público.

El fundamento de la contribución de mejoras especialmente, en el lenguaje jurídico norteamericano - en el lenguaje especial que la obra pública aporta a la cosa mejorada (bienes). Se trata del incremento del valor de una propiedad, por virtud de una obra pública, y siempre de un inmueble frente al cual no existe del cual (pues puede haber una distinción jurídica de la mejora), se conserva el pavimento.

\*Lo que se paga por pavimento no es un impuesto

\*es simplemente el tipo de pago es una contribución "mixta". Y lo es (1) MELLES, Rafael -Revista de Derecho y Administración Municipal - B.A., Octubre 1924 -B.A.A.

"porque tiene carácter de impuesto en cuanto es obligatoria y general,  
 "y se percibe con motivo de la construcción de una obra pública, aún  
 "cuando el propietario cuya cosa es mejorada por esa obra pública, no  
 "lo haya solicitado; y tiene cierto carácter de tasa, en cuanto aporta  
 "una ventaja diferencial para quien la paga, ventaja que consiste en  
 "la mejora de la propiedad de éste (sea ventajas económicas, prin-  
 "cipalmente e de otro orden); es decir que acrece el valor patrimonial  
 "d e la cosa."

El Sr. Novicio A. Fuzze en una demanda promo-  
 vida contra la Municipalidad de la Capital (1) expuso interesantes argu-  
 mentos propios y de reconocidos autores, acerca del presente tema. A  
 continuación transcribe los mas importantes:

"El llamado impuesto de pavimentación, no es  
 un impuesto.

"El impuesto, es la contribución obligatoria e-  
 "xigida al individuo por el gobierno (Nacional, Provincial o Comunal),  
 "para cubrir los gastos hechos o a hacerse, en interés común, sin tener  
 "en cuenta las ventajas particulares de los contribuyentes.

"No es tampoco una tasa.

"La tasa es el pago que cubre los gastos de un  
 "servicio periódico prestado por el gobierno, sobre todo, en el inte-  
 "rés público, pero que confiere al contribuyente una ventaja particular  
 "susceptible de ser medida e apreciada.

"El llamado impuesto de pavimentación, es una  
 "contribución especial, llamada contribución de mejora.

"La contribución de mejora, es una prestación  
 "especial impuesta a los particulares en cambio de un beneficio espe-  
 "cial, aportado a algún bien de su patrimonio, por una obra pública rea-  
 "lizada por la administración pública"(2), o, "la contribución obli-

(1) GARCÍA A. Gonzalo - Inconstitucionalidad de la Ley de pavimentación 7081,  
 Edic. 1952, No. 45.

(2) BIELSA, Rafael - Derecho Administrativo - T. II, pag. 342, 2a. Edic.

"Porcentaje pasado a la entidad pública, con motivo de una obra llevada a cabo por ésta, con prestación de utilidad pública, aún que fueran en beneficio particular para los prestatarios de los inmuebles "terceros (2)", o " La contribución edilicia, percibida en virtud de "alza de los beneficiarios especiales obtenidos para cubrir los gastos especiales de una mejora especial de la propiedad, realizada en el "tercio público (2)".

"La contribución de mejora, participa de la naturaleza del impuesto, en cuanto a su carácter, esencialmente concreto y a su objeto fundamental de fin público; participa, además, de la naturaleza de la tasa, en cuanto constituye en cierta forma la contraprestación de un servicio; pero presenta, además, un elemento típico, diferencial, que hace de la contribución de mejora, una figura fiscal-referencial, que hace de la contribución de mejora, una figura fiscal-referencial, con caracteres propios; ese elemento es "La forma de "Gravar la contraprestación concretamente exigida por el ente público "al particular (3)".

"El beneficio o sea la mejora recibida por la propiedad, que se traduce en un mayor valor de cambio, es la característica esencial de la contribución de mejora.

"En el impuesto no hay una relación singular-referencial entre el Estado y el contribuyente. Esto lo abona para que el Estado pueda llamar sus fines extraordinarios, sin que medie una vinculación singular-referencial entre el impuesto-carga exacta- y el servicio que se cobra en él.

"En la tasa y la contribución especial, sí, la referencia esencial es esencial en la tasa y meramente subsidiaria en la contribución especial. La primera se percibe como contraprestación de un servicio, de un servicio, de un servicio la figura, como consecuencia de un servicio del valor de la propiedad, de un día.

- (1) ETIANDU, Correo de Salama de la Pisanza - pag. 120.
- (2) SILIGAN - Kasala sur I. Iugob - T. II pag. 147 trad. Frano. In. Surab
- (3) LOPEZ VARELA - Fundamentos jurídicos fundados de la contribución de mejoras - Rev. Fac. C. Derecho, Com. y Pol. 1928 pag. 88

"Domina en el impuesto, el carácter de carga  
 "pública general; en la tasa, el de contraprestación de un servicio;  
 "en la contribución especial, el de tener como antecedente un benefi-  
 "cio específico en la propiedad.

.....

"En la contribución de mejora, el beneficio  
 "del contribuyente es mensurable; en el impuesto, ese beneficio no pue-  
 "de medirse cuantitativa y separadamente; el provecho lo obtiene el in-  
 "dividuo, no de un modo especial y exclusivo, sino como resultado acco-  
 "sorio del beneficio general.

.....

"Los impuestos pueden ser proporcionales o pro-  
 "gresivos; las contribuciones especiales tienen necesariamente que ser  
 "proporcionales a los beneficios. Podrá discutirse que criterio debe  
 "primar como base de esa proporcionalidad; pero el principio se acepta  
 "sin discrepancia.

.....

"A diferencia del impuesto, la prestación que sa-  
 "tisface al propietario en la contribución especial, responde a una vez  
 "taza patrimonial que puede apreciarse; se resuelve en un porcentaje  
 "te del valor del bien mejorado.

"El carácter predominante en el impuesto, es el  
 "de importar una carga común; en la contribución especial, el implicar  
 "un beneficio particular.

.....

"En general puede decirse que; si se trata de un  
 "asunto de interés común -servicio de incendio, de higiene, magistratura  
 "local, registro civil, etc. - la colectividad debe pagar íntegramente  
 "su coste; si el asunto es de beneficio individual -alumbrado, barrido  
 "y limpieza, inspecciones sanitarias, desinfección de locales u objetos

"al individuo es quien debe pagarlos; si el asunto es en parte común y en parte individual -pavimentos, apertura de calles, formación de plazas, obras de desagües, construcción de parques - el costo debe repartirse, cargando al individuo con la parte que corresponda a la vez taja particular mensurable.

"En el primer caso, el gasto se cubre con el impuesto; en el segundo con una tasa; en el tercero, con una contribución especial.

"El llamado impuesto de pavimentación, repito, es una de las tres formas en que se manifiesta el poder fiscal; es una contribución especial, o contribución de mejora, conocida en Estados Unidos con el nombre de "special assessment".

.....

"La jurisprudencia de Estados Unidos ha adoptado el benefit como criterio determinante de la contribución especial.

"De ahí la doble consecuencia de que, no solamente las contribuciones especiales son milas cuando no hay beneficio particular, sino que lo son, «mismas», cuando la contribución es superior al beneficio, porque, como dice Seligman (1) "realizar una suma superior al beneficio conlleva, equivaldría a confiscar la propiedad privada, sin justa compensación".

.....

"Cooley (2) dice: "Los special assessment, derivan de la base de que una clase determinada de personas, se beneficiará, especialmente, con el incremento del valor del bien favorecido por la obra; de ahí que además del impuesto general, sea necesario recurrir a las contribuciones especiales, en razón del beneficio particular que reciben los propietarios de los bienes".

"En Inglaterra la contribución de mejora es conocida con el nombre de "betterment tax".

(1) SELIGMAN, Ob. cit.

(2) COOLEY - On taxation - pag. 1153.

"Hay en las contribuciones especiales, un prin-  
"cipio de equidad indiscutible.

"El contribuyente paga -dice Roosevelt- no so-  
"lamente porque obtiene un beneficio, sino porque ese beneficio está  
"ligado a un gasto, cuya carga descansa mejor sobre sus espaldas, que  
"sobre las de las otras personas no beneficiadas especialmente.(1)

"López Varela (2) encuentra la razón de ser de  
"la contribución especial, en lo injusto del enriquecimiento sin causa,  
"que determinaría la contribución general.

"La teoría de la contribución, basada en el be-  
"neficio, es simple. Si una obra ejecutada por el gobierno confiere a  
"un propietario ventajas particulares, susceptibles de ser apreciadas,  
"parece justo que ese propietario pague el provecho que tiene.

"Cuando se pavimentaba una calle, por ejemplo, es  
"equitativo que el gasto no pese, totalmente, sobre la comunidad y que  
"sea soportado, en parte, por los propietarios de los inmuebles que es-  
"tienes un beneficio inmediato, el cual se manifiesta bajo la forma de  
"aumento de valor.

.....

"La Suprema Corte Nacional (de nuestro país) ha  
"reconocido la existencia de la contribución de mejoras, como figura de  
"autonomía propia, declarando, como las Cortes de Estados Unidos, que  
"la exención de impuestos no implica, "prima facie", la intención de in-  
"cluir las contribuciones especiales, y ha declarado, asimismo, en di-  
"versas ocasiones, y especialmente en el caso Marchelli y Cía. v. Train-  
"way Metropolitan, la constitucionalidad de la contribución de "firman-  
"das, diciendo que "el artículo 18 de la Constitución debe ser simple-  
"mente por los artículos 4 y 67, incisos 2º y 18º y que "ni el citado ar-  
"tículo 18 ni el 19 de la Constitución, se oponen a impuestos o cargas

(1) ROOSEVELT - Special Assessment - pag. 140

(2) LOPEZ VARELA - Ob. cit.

"especiales que revistan propiamente el carácter de retribución de servicios o de gastos para mejoras, en una sección determinada del territorio de la República, servicios y mejoras que redunden en beneficio inmediato de los contribuyentes de dicha sección" "porque no hay en ello desigualdad ni privación de la propiedad particular para uso público, sin previa compensación".(1)

"Para su validez, la contribución de mejora - ha dicho ese Tribunal- debe reunir dos condiciones esenciales:

- 1a. Que la obra a cuyo pago esa contribución está destinada, sea, ante todo, de beneficio local.
- 2a. Que el sacrificio impuesto no exceda, substancialmente, al beneficio obtenido.

"Si falta cualquiera de los dos elementos, el impuesto especial de que se trata, no es una contribución de mejora, ni tampoco un impuesto común, que exige condiciones de igualdad y de uniformidad de que aqual carreo. Sería imponer a unas pocas personas e propiedades arbitrariamente elegidas, una carga impositiva destinada a emplearse en beneficio de la comunidad. En una palabra, sería confiscar total o parcialmente dicha propiedad. (2)

El fallo dictado por el Juez Dr. M. Grandoli, en el juicio promovido por la demanda que he comentado en el curso de este parte, hace también algunas apreciaciones interesantes :

"La imposición que se paga por las obras de pavimentación es una verdadera "contribución de mejoras" porque una calle pavimentada reporta una utilidad pública para el vecindario y al mismo tiempo representa un beneficio especial, por la mayor valorización adquirida por la propiedad afectada.

"Esta imposición fiscal conocida con el nombre de "contribución de mejoras" que, como hemos dicho, ocupa una posición intermedia entre el impuesto y la tasa, no escapa a las previsiones y mandatos de nuestra Constitución.



"El art. 4º de la Constitución expresa que el Gobierno Federal provee a los gastos de la Nación, con las contribuciones que, equitativa y proporcionalmente a la población, imponga el Congreso.

"Esta contribución también está regida por el art. 15 que dispone, en su parte final, que en la igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas. El mismo concepto de igualdad se reproduce cuando se fijan las atribuciones del Congreso (art. 67, inc. 2º).

"Los principios de igualdad y proporcionalidad de nuestra Carta Fundamental, gobiernan también la imposición fiscal conocida con el nombre de contribución de mejoras y la Suprema Corte Nacional (T. 128 pag. 161) exige como condiciones esenciales para la validez de esta contribución: 1º, que la obra a cuyo pago esa contribución está destinada, sea ante todo, de beneficio local, y 2º, que el sacrificio impuesto no exceda sustancialmente al beneficio obtenido.

- - -

Hecha la exposición de tan precisas definiciones coincidentes en conceptuar la contribución de pavimentación como contribución de mejoras, me referiré a renglón seguido a las distintas contribuciones establecidas en las leyes de pavimentación de la Ciudad de Buenos Aires.

*Al término de este capítulo consigno la representación gráfica de las contribuciones a cargo de los propietarios.*

Para ello dividiré este tema en cuatro apartados: a) contribución a cargo de las propiedades frontistas; b) contribución a cargo de la Municipalidad; c) contribución a cargo de empresas tranviarias y ferroviarias y d) contribución a cargo del Superior Gobierno de la Nación -dependencias nacionales y reparticiones autárquicas-.

a) contribución a cargo de las propiedades frontistas.

La Ley Nº 1.122 inicia las disposiciones legales que obligan a las propiedades frontistas disponiendo que deben contribuir al costo del afirmado, aquellas que paguen Contribución Direc-

ta. Pero esa contribución se limitaba al pago de la mitad del valor total del afirmado quedando a cargo de la Municipalidad la otra mitad. Además establecía la Ley 1182 que si el ancho de la calzada fuera superior a los 15 metros, el costo del adoquinado construido en la superficie excedente estaba íntegramente a cargo de la Municipalidad.

La Ley N° 1.219 no modifica lo establecido en la Ley N° 1.122 con respecto a las contribuciones de pavimentación.

La Ley 2.328 aumenta la proporción a cargo de las propiedades frontistas, estableciendo que aquellas que paguen Contribución Directa, están obligadas al pago de dos terceras ( $2/3$ ) partes del costo total del afirmado quedando el tercio ( $1/3$ ) restante a cargo de la Municipalidad.

La Ley N° 2.428 incorpora un nuevo contribuyente, las empresas tranviarias, el cual solamente participa para determinar las contribuciones cuando se construyan pavimentos en calles donde haya vías. En esos casos se distribuye la contribución fijada por la Ley 2.328 para las propiedades frontistas y la Municipalidad pues el costo del valor del afirmado se distribuye así: propiedades frontistas,  $2/4$ ; Municipalidad,  $1/4$  y empresas tranviarias,  $1/4$ . Como es lógico, de no existir vías en las calles, se aplicaba el régimen de la Ley N° 2.328.

Antes de considerar la Ley N° 4.391, debe señalarse que las Leyes citadas precedentemente tenían en cuenta la medida del frente de las propiedades para asignarles la contribución respectiva.

La Ley N° 4.391 modificó substancialmente el régimen para determinar las contribuciones de pavimentación por lo siguiente: 1°) El importe total del pavimento de cada cuadra es repartido íntegramente entre las propiedades frontistas y 2°) Para determinar la contribución de cada inmueble considera la superficie afectable de cada uno, es decir, considera la extensión del frente de la misma y también la medida que tiene cada una hacia su fondo. A tal efecto se di-

Valen las propiedades en tres (3) zonas de veinte (20) metros de fondo cada una contados a partir del frente de las mismas. Además se asigna el carácter de zona de reserva a aquellas partes de las propiedades afectadas por los Anteros parciales .

La clasificación de cada propiedad en 3 zonas responde al propósito de ir disminuyendo gradualmente la contribución a medida que el inmueble se va alejando del frente al pavimento construido. Así, se establece que la superficie de la 1ª. zona contribuye con unidades completas; la 2ª, zona con medias (1/2) unidades y la 3ª, con 1/4 unidades.

También la Ley 4.391 regl6 lo referente a las contribuciones de las propiedades escrituradas disponiendo que por el primer pavimento que se construya a su frente contribuirán en la forma que la Ley establece con carácter general y que al construirse el segundo pavimento la contribución correspondiente se establece computándose su superficie en medias unidades, limitada la superficie de la quinta a 20 metros por frente o diez, 400 metros cuadrados.

En resumen, las innovaciones principales de la Ley N° 4.391 consisten en prorratear el costo total del afirmado solamente entre las propiedades frentistas y que para determinar sus respectivas contribuciones se considere con mayor amplitud las dimensiones de las propiedades a objeto de lograr una más justa y racional distribución de la contribución de mejora.

La Ley N° 7.091 mantuvo el régimen de la Ley N° 4.391 en cuanto a repartir entre las propiedades el costo total de las obras para modificar el régimen de afectación o asignación de contribuciones individuales. Sustituyó el procedimiento de las zonas de reserva disponiendo en cambio que cuando una propiedad tuviera frente a 2 o más calles debía descontarse del número de unidades tributarias que le correspondieran en cada zona, el que le hubiera correspondido al abanar los anteriores afirmados. Si el terreno quedara así afectado al pago de

uno de los pavimentos sin quedar ninguna zona de él para entrar en el prorecho del pago del otro afirmado, se deducirá del área del terreno el de la zona del mismo mas inmediata a la segunda calle; esta área deducida quedará afectada al pago del otro afirmado de dicha segunda calle. Si una propiedad tuviera frente a dos o mas calles o puestas y la distancia entre ambas líneas de frente es inferior a 800 metros se tomará la línea media equidistante de aquellas sea línea dividirá la propiedad en dos partes, cada una de las cuales quedará excluida del cobargo para el abono del pavimento relativo al frente y puesto. A efectos de aplicar este artículo se considerará primer pavimento:

- a) El que primero se hubiera adjudicado o contratado;
- b) El relativo a la propiedad cuando esta tenga sobre él un frente o zona notoriamente mayor;
- c) El correspondiente al frente con mayor número de unidades habitables cuando fueran idénticas la adjudicación o cobargo de los pavimentos;
- d) Si a ambos frentes correspondiera igual número de unidades habitables se distribuirán por partes iguales entre los pavimentos de cada frente.

La Ley 7.091 amplió la medida de fondo de las propiedades establecida como afectable en la Ley 4.591, pues admitió dividir la finca en 5 zonas: la 1.ª, limitada a los 20 metros contados desde el frente; la 2.ª, zona limitada a los 40 metros de igual distancia y la 3.ª, zona limitada hasta los 100 metros. Es decir que el máximo afectable de cada propiedad fijado en la Ley 4.591 en 60 metros fue ampliado en esta última Ley a los 100 metros, agregándose que cuando la propiedad tuviera mas de 100 metros no se computará el excedente,

En cuanto a las propiedades expropiadas no se modificó el régimen establecido en la Ley N° 4.591.

Llegamos a la última Ley de la materia, que lleva el N° 11.595 y con respecto a ella debemos expresar que no modificó ninguna de las disposiciones de la Ley N° 7.091 para determinar las contribuciones a cargo de las propiedades frontísticas.

b) Contribución a cargo de la Municipalidad .

Leyes 1.182 y 1.219 : Como ha expresado en el punto a) la Municipalidad, de acuerdo con las leyes del epígrafe, estaba obligada al pago de la 1/2 del costo total del adoquinado y si el ancho de la calzada fuera superior a los 18 metros, el costo del exceso era a su cargo exclusivo.

Ley 2.528: Distingue la proporción de la contribución a cargo de la Municipalidad, obligándola a contribuir con la 1/3 parte del costo total del afirmado.

Ley 2.428: Asigna una contribución a cargo de la Municipalidad de 1/4 del costo total del afirmado, cuando en la calle pavimentada existieran vías para el tránsito de tranvías. En caso de no existir vías, las contribuciones se regían por la Ley 2.528.

Leyes 4.391; 7.091 y 11.395 : Las disposiciones de estas leyes obligan únicamente a los propietarios frentistas quienes deben contribuir al costo total del afirmado. En cambio la Municipalidad debe contribuir para el pago de la conservación y reparación de los afirmados construídos y atender los déficits que pudieran resultar en el servicio de renta y amortización de los bonos de pavimentación emitidos.

a) Contribución a cargo de las empresas tranviarias y ferroviarias1º. Empresas tranviarias.

Ley 2.428: Con la sanción de esta Ley se incorpora la contribución de las empresas tranviarias cuando existieran vías en las calles pavimentadas. Se fijó la contribución de esas empresas en 1/4 del valor total del afirmado aclarando que cuando fueran varias las líneas o empresas que recorrieran una misma calle, la contribución se distribuiría entre ellas en proporción al trayecto que recorrieran.

Agregaba la citada ley que cuando se estable-

clarum líneas de terminas después de construido el afirmado las empresas debían pagar la cuarta (1/4) parte del costo que las hubiera correspondido, si en tal caso las líneas a la fecha de construcción del 2 firmada.

LEYES 4.591, 7.081 Y 11.595. Las disposiciones de estas leyes no obligan a las empresas a contribuir al pago del valor del afirmado por recorrido de sus líneas pero sí, las obligan a contribuir por su parte al fondo de recursos destinado a las líneas incluyendo el mantener las contribuciones a cargo de la Municipalidad.

La Ley 4.591 fijaba en 1/4 parte del costo del afirmado la contribución de las empresas ferroviarias destinadas al fondo de recursos; también la Ley N° 7.081 fijaba esa proporción agregando que si fueran varias las líneas cada una de ellas debía contribuir con 1/8 parte del costo del afirmado; la Ley N° 11.595 las obligaba al pago de la construcción o reconstrucción de una Franja del pavimento de quince centímetros a ambas costados de cada riel.

Ley N° 12.511. Según ha expuesto a fs. 77 de este trabajo las empresas ferroviarias que han pasado a contribuir la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, han quedado exentas de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad, presuntas y tributos ( se refiere al 30 de setiembre de 1936 -Fecha de sanción de la Ley) de cualquier naturaleza que sean, inclusive las de contribución. De consiguiente han quedado exentas del pago de las contribuciones que he comentado en este punto.

#### 2º. Empresas ferroviarias.

La Ley "Número" 5.315 y la N° 10.687, salientando de aquellas, exigen a las empresas de Ferrocarriles del pago de la contribución de afirmados con excepción de la <sup>de</sup> asignada a las "plantas urbanas en la proporción correspondiente a las señaladas". Al comentar ambas leyes se ha entendido acerca de este aspecto.

El artículo 19 de la Ley Nº 11.805 establece que en los casos de exoneración comprendidos en la Ley Nº 5.515 y aclaratoria Nº 10.657, el importe de la deuda que correspondiera será a cargo exclusivo de la Nación,

d) Contribución a cargo del Superior Gobierno de la Nación

El Superior Gobierno de la Nación (dependencias nacionales y reparticiones subterráneas) del mismo modo que la Municipalidad que puedan sustraerse a la obligación de pagar contribuciones de mejoras - pues no sólo se trata de un régimen impositivo local sino del pago de una obra pública" (1).

Ante el Superior Gobierno de la Nación además de las contribuciones a su cargo por aplicación de las Leyes Nºs. 5.515 y 10.657, debe sufragar las emergentes por pavimentos construidos frente a inmuebles de su propiedad.

No existe excepción de ninguna naturaleza alguna que se refiera al carácter de la Institución, dependencia u organismo como también cualquiera sea el móvil, actividad o fines a que se dediquen, deben contribuir al pago de los afijos de construcciones frente a inmuebles de su propiedad. El Superior Gobierno de la Nación y la Municipalidad podrán exceptuar contribuciones pero no eliminar las contribuciones pues en caso de acordar exoneraciones deberá hacerse cargo de las contribuciones exentas, esto es que deberán abonarlas con sus recursos.

Para asuerores lo siguiente puede citar el artículo en comento de la Ley de la Imprenta Ntra. constituida para la explotación de los servicios telefónicos "R.N.T.A.". El 12 de marzo del corriente año fue sancionada por el Congreso de la Nación la Ley Nº 12.956 promulgada por Decreto Nº 6.600/67. Dispone dicha Ley que la Imprenta Ntra. Telefonos Argentina pagará al Fisco nacional, como contribución única una suma igual al 2% de las entradas brutas de la explotación del servicio

(1) NUNDA, Rafael.- Catefor jurídico de las contribuciones de mejoras en lo que respecta a su pago y a las exoneraciones - Rev. de Derecho y Adm. Municipal - octubre 1954-

que correspondan a la empresa. Este impuesto sustituye todo otro impuesto nacional, provincial o municipal, creado o por crearse y toda otra contribución, retribución o tasa nacional, provincial o municipal, con las siguientes excepciones:

- 1º) Contribuciones o tasas correspondientes a la provisión efectiva de aguas corrientes y cloacas, alumbrado, barrido y limpieza.
- 2º) Contribución de pavimentos.

.....

Resumiendo; puede decirse que la contribución a cargo de las propietarios frentistas ha comenzado por constituir la mitad del valor del afirmado construido hasta llegar a costear el valor íntegro de la obra construida; la contribución de las empresas tranviarias dedicada primero a sufragar el costo de los afirmados y luego para costear la reparación y conservación de los pavimentos existentes quedó derogada con la sanción de la Ley N° 12.331 y las empresas de ferrocarriles han trasladado al Gobierno de la Nación sus contribuciones pues en su mayoría ellas corresponden a las zonas de explotación ferroviaria no consideradas estaciones y por lo tanto exentas por los regímenes de las Leyes 5.315 y 10.657. En cuanto a la Municipalidad ya hemos expuesto que, si bien ha dejado de ser contribuyente, llena en verdad una función de verdadero respaldo de la legislación vigente pues además de tener a su cargo la conservación y conservación de los afirmados debe soportar los déficits que padiera de vengar la atención de los servicios de amortización y renta de los títulos emitidos.

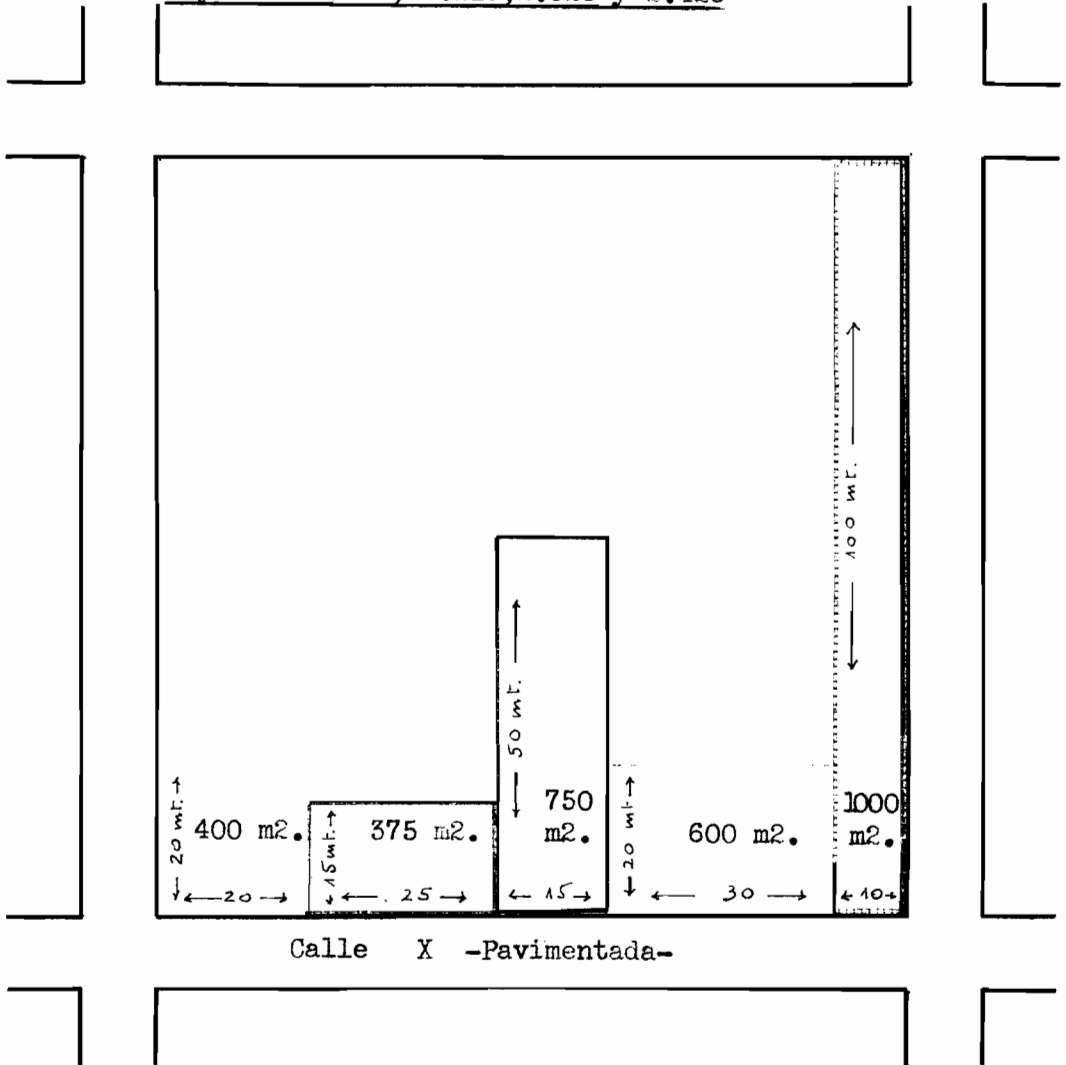


LEGISLACION - Contribución de pavimentación

REPRESENTACION GRAFICA

REGIMEN DE AFECTACION DE LAS PROPIEDADES PARA DETERMINAR SU CONTRIBUCION AL PAGO DEL COSTO DE LOS PAVIMENTOS.

Leyes N° 1.122; 1.219; 2.328 y 2.428



EXPLICACION:

De acuerdo con el régimen de las Leyes citadas en el epígrafe, los propietarios de casas y terrenos deben contribuir al costo del afirmado, conforme a los respectivos frentes. Así, en el ejemplo de este gráfico, las propiedades ubicadas en la calle X deben contribuir en la siguiente forma:

Propiedades		20 mt.de frente :	20 unidades
"		25 " " "	25 "
"		15 " " "	15 "
"		30 " " "	30 "
"		10 " " "	10 "

Es evidente la desproporción entre la dimensión total (superficie) de las propiedades y la contribución a su cargo, que sólo considera la medida del frente.

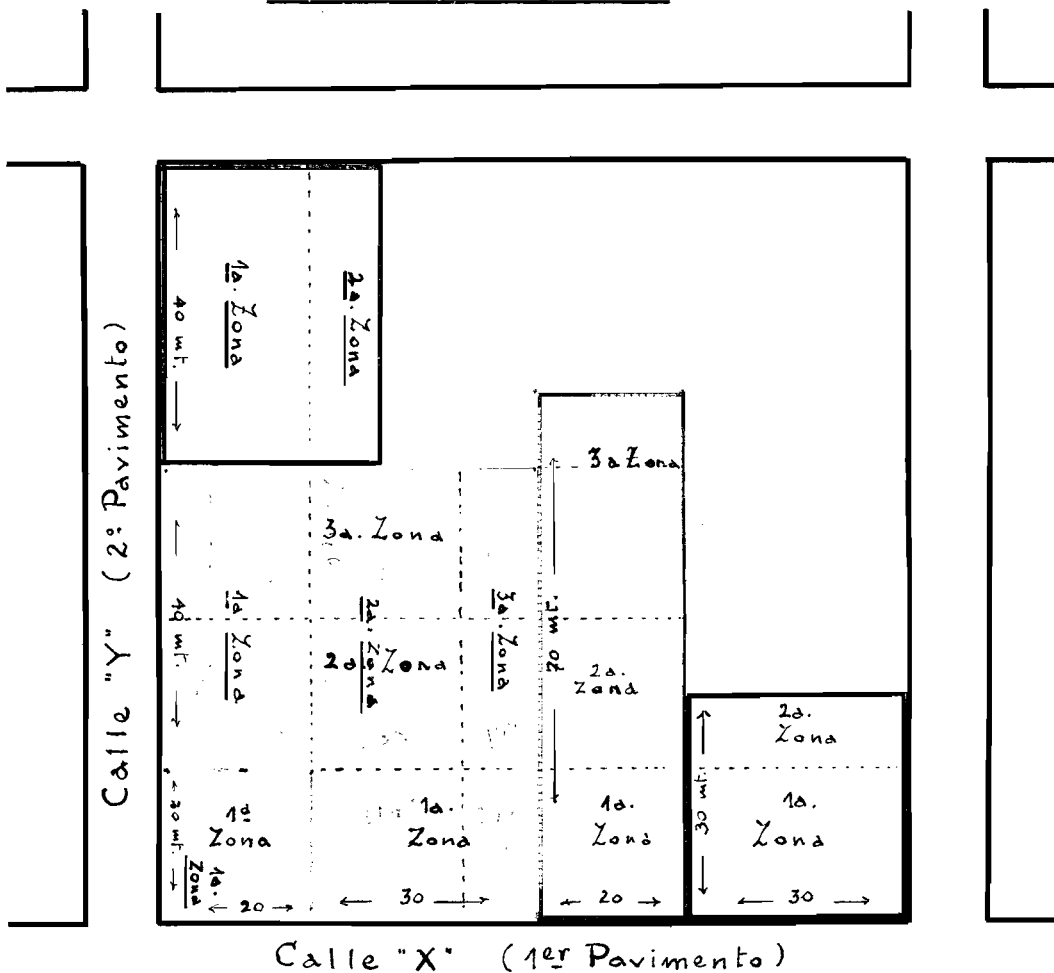


LEGISLACION - Contribución de pavimentación

REPRESENTACION GRAFICA

REGIMEN DE AFECTACION DE LAS PROPIEDADES PARA DETERMINAR SU CONTRIBUCION AL PAGO DEL COSTO DE LOS PAVIMENTOS.

LEYES Nos. 7.091 y 11.593



EXPLICACION:

PROPIEDAD	SUPERFIC	CALLE "X"	CALLE "Y"
	400 m <sup>2</sup> esquina	1a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 400 unid	1a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 200 unid.
	2600 m <sup>2</sup>	1a. Z. 600 m <sup>2</sup> : 600 unid 2a. Z. 1000 m <sup>2</sup> : 500 " 3a. Z. 1000 m <sup>2</sup> : 250 " Total .. 1350 unid	1a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 200 unid(x) 1a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 300 unid(x) 2a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 100 unid(x) 2a. Z. 800 m <sup>2</sup> : - - (x) 3a. Z. 600 m <sup>2</sup> : - - (x) Total ... 600 unid.
	1400 m <sup>2</sup>	1a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 400 unid. 2a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 200 " 3a. Z. 600 m <sup>2</sup> : 150 " Total .... 750 unid	- - - - - - - - -
	900 m <sup>2</sup>	1a. Z. 600 m <sup>2</sup> : 600 unid. 2a. Z. 300 m <sup>2</sup> : 150 " Total 750 unid.	- - - - - - - - -
	1200 m <sup>2</sup>	- - -	1a. Z. 800 m <sup>2</sup> : 800 unid. 2a. Z. 400 m <sup>2</sup> : 200 " 1000 unid.

(x) Deducidas las unidades que ya le ha correspondido abonar por el ler. pavimento.

## CAPITULO IV

### FINANCIACION.

1. Pagos en efectivo a las empresas constructoras.
2. Implantación del pago con bonos de pavimentación.
3. Regulación oficial de la emisión de bonos; inconvenientes de su aplicación.
4. Retorno al pago en efectivo, previa negociación de los bonos de pavimentación por la misma Municipalidad.

-.-

#### 1. Pagos en efectivo a las empresas constructoras.

Las primeras leyes de la materia sancionadas bajo los N<sup>os</sup>. 1.122; 1219; 2.328 y 2.428 establecieron que las empresas constructoras o la Municipalidad en su caso, llevaran a cabo las obras de pavimentación con sus propios recursos y al mismo tiempo les autorizaba para cobrar a los propietarios de los inmuebles frentistas, Municipalidad y empresas tranviarias las contribuciones a su cargo.

A tales efectos se asignaba carácter ejecutivo a las cuentas que las entregaba visadas, a los constructores, la Municipalidad. En la misma forma debía actuar la Municipalidad para el cobro de las cuentas emergentes de las obras que ella ejecutara en uso de las facultades establecidas en la Ley 2.328.

Ese régimen de financiación no permitía la ejecución de planes de pavimentación de mucho volumen pues los empresarios para poder afrontar el costo de los elementos constitutivos de cada obra debían recurrir al crédito con tasas no siempre razonables, debiendo luego cargar el cobro de las cuentas a cargo de quienes debían contribuir para recuperar sus capitales invertidos;

también el monto de las arcas oficiales era, generalmente, insuficiente.

Ello motivó o fué la causa principal para que en el año 1904 fuera sancionada la Ley 4.191 que incorpora un nuevo medio de pago -bonos de pavimentación- para financiar obras de ese carácter.

Debo agregar que hasta el año 1934 - fecha de sanción de la Ley 11.109 - subsistió, en parte, la financiación de las obras de pavimentación en efectivo. Dicho régimen se aplicaba a las obras ejecutadas por contratación directa entre la empresa constructora y los vecinos; con la sanción de la Ley precitada quedó derogado ese sistema.

-.-

## 2. Implantación del pago con bonos de pavimentación.

El Ingeniero Teodoro Sánchez de Bustamante en su trabajo denominado "Financiación de las carreteras" (1) refiriéndose a los empréstitos, dice lo siguiente: "Empréstitos: límites de su aplicación. Las obras viales necesarias requieren un esfuerzo económico y beneficiarán a los usuarios de varios períodos económicos; es justo, hacer gravitar su costo sobre los contribuyentes de varios períodos, recurriendo para ello, a empréstitos. Agrega el citado profesor que "la utilización de los fondos obtenidos por empréstitos excluye gastos de conservación o funcionamiento de obras ejecutadas y esta limitación es lógica, pues, los fondos provenientes de empréstitos, se amortizan en varios períodos y no sería justo hacer gravitar sobre contribuyentes futuros, gastos ordinarios de mantenimiento y de conservación de obras, que deben considerarse como cargas propias de cada período".

( 1 ) Revista de Ciencias Económicas, B.A., agosto de 1937.

Así, como el Ing. E. de Bustamante, pensaron que se relacionaron la Ley N° 4.391 que autorizó la emisión de bonos de pavimentación. Las disposiciones de esa Ley traspasaban a varios períodos el costo del afirmando en función del beneficio y duración de la obra y además se contaba también la utilización racional de los bonos de pavimentación toda vez que los destinaba exclusivamente al pago de las obras de pavimentación de las calles y veredas que se ejecutarán en el Municipio de la Capital de acuerdo con dicha Ley (1).

Los efectos de afectar a varios períodos sucesivos con el costo de las obras fijó una contribución llamada impropriadamente Impuesto de pavimentación (2) a cargo de los propietarios frontistas con cuyo importe debía atenderse el servicio tri-mestral de renta y amortización de los bonos emitidos.

Si bien el régimen de financiación prescrito por la Ley 4.391 no había sido utilizado anteriormente para costear obras de esa naturaleza a cargo de la Municipalidad, se aplicaba ya en el orden nacional en virtud de las disposiciones de las Leyes N°s. 61 y 66 sancionadas en los años 1885 y 1869 respectivamente.

La Ley N° 61 autorizó al Poder Ejecutivo para emitir hasta la cantidad de un millón de pesos en acciones que se destinaron de "Fuentes y Casinos" y debían aplicarse al pago de apertura, reclificación y consolidación de los casinos públicos, construcción de puentes y todos los demás gastos que a ese fin se refirieran. También autorizaba al P.E. para celebrar contratos a los fines de la ejecución de las obras pagando pagarias directamente en acciones de Fuentes y Casinos las cuales debían colectarse sucesivamente y a medida que lo exigían los objetos de su creación, sin que en ningún caso pudieran ser enajenadas a menor precio que la par.

(1) Las palabras "y veredas" fueron suprimidas por la Ley N° 4.615.  
 (2) Ver comentarios al respecto -Cap.III, punto 2. de esta Sesión.

El servicio de renta y amortización de las acciones emitidas era atendido con rentas generales pagándose mensualmente el fondo amortizante con el producto neto de peajes y portajes recaudados por obras ejecutadas mediante la financiación de esas acciones. La Ley N° 61 fijaba para las acciones de Puertos y Casinos emitidas en valores de 20, 50, 500 y 1000 pesos, un interés del 8% anual sobre su valor nominal pagaderos por sesenta días para su amortización al 5% anual.

A su juicio, los valores creados por la Ley N° 61 eran, en realidad, Títulos o Bonos de crédito pues devengaban una renta cierta y fija lo cual hace impropia la denominación de Acciones que se le asignara. Nuestro Código de Comercio, dice en el art. 336: "El capital de las compañías anónimas deberá siempre dividirse y representarse por acciones de igual valor,....". Es decir que acción es un certificado del aporte-valor nominal-hecho para la formación del capital de una sociedad comercial que por sus características es llamada anónima. El art. 334 del mismo Código dice: "No es lícito prometer ni pagar interés alguno a los accionistas por el importe de sus acciones, salvo el caso de tratarse de acciones preferidas, con un interés determinado, que debe pagarse preferentemente con el importe de las utilidades realizadas y líquidas."

En cuanto a la Ley N° 362, ampliación de la Ley N° 61, autorizó la emisión de quinientos mil pesos fuertes en acciones de Puertos y Casinos estableciendo que el P.E. debía remitir a la Caja de Crédito Público, en las oportunidades correspondientes, las cantidades necesarias para hacer el servicio de la deuda.

Otro de los precedentes que debo citar es la Ley N° 4.801 dictada en el año 1904 autorizando al P.E. para construir directamente o por empresa privada, de acuerdo con las leyes vigentes, puertos y casinos en la Capital Federal, Provincias y Te -

teritorios Nacionales. La citada ley autorizaba la inversión hasta la cantidad de Nueve millones de pesos de "Obligaciones de Puertos y Caminos" cuyo interés y amortización acumulativa debía ser fijada por el P.E. no pudiendo exceder del 8% y 2% anual, respectivamente y cuyo servicio se atendía con rentas genericas.

Exposito el antecedente de las leyes que acordaban al P.E., no a la Municipalidad, los medios de pago -papeles de crédito- para ejecutar obras públicas, vuelvo al contenido de la Ley N° 4.391. Disponía esta Ley la emisión de hasta Seis millones de pesos moneda nacional de curso legal en Bonos de Pavimentación de un interés no mayor del 5% y 1% de amortización anual acumulativa destinados al pago de las obras de pavimentación de las calles que se ejecuten en el Municipio de la Capital. El impuesto de pavimentación que debían abonar los propietarios frontistas era destinado a la atención del servicio trimestral de renta y amortización de los bonos emitidos.

En caso de déficit la Municipalidad debía entregar al Crédito Público Nacional, con la anticipación necesaria, la suma que motivara el servicio de los bonos.

El 6 de junio de 1905 fue sancionada la Ordenanza reglamentaria de la emisión de títulos dispuesta por la Ley N° 4.391 que autorizó al P.E. a emitir hasta la cantidad de Seis millones de pesos en bonos de pavimentación del 5% de interés y 1% de amortización anual acumulativa.

Las fechas en que debía atenderse el servicio trimestral de esos bonos eran las siguientes: 31 de marzo, 30 de junio, 30 de setiembre y 31 de diciembre (fijadas en los cupones de renta.)

El sistema de financiación creado con la sanción de la Ley 4.391 es también adoptado en las leyes dictadas con



los N<sup>os</sup>. 7.091, 8.210, 9142, 11.593 y 12.109.

A continuación se referiré a sus respectivas reglamentaciones.

La emisión de bonos autorizada por la Ley N<sup>o</sup> 7.091 fué reglamentada por Ordenanza del 28 de noviembre de 1910 fijando el servicio semestral de dichos bonos con vencimientos el 30 de junio y 31 de diciembre. Disponía que la emisión y recepción de los bonos se haría con cupón corriente cuando el decreto de recibo de los afirmados que se construyeran fuera firmado dentro de los primeros cuatro meses de cada semestre y con el cupón siguiente si se recibe el trabajo después de esa fecha.

Por Ordenanza del 24 de diciembre de 1917, también reglamentaria de la Ley 7.091, se encomendó a la Administración de Contribución de Pavimentos la contabilidad referente al cobro de esa contribución, así como la de los títulos que se emitan, la amortización de los mismos y el producido de los impuestos afectados exclusivamente al fondo de recursos. La contribución a cargo de cada propietario se componía -cuando se abonaba en semestres- así: 7% de amortización y 5% de interés anual sobre el importe de la cuenta. Podía abonarse íntegro el saldo adeudado en cualquier época, en bonos, deduciendo el importe de la amortización acumulativa, o en dinero a la par. Los bonos que debe entregar el propietario en ese caso deben ser de pavimentación con la tasa de amortización e interés igual a la fijada para la contribución.

La Ordenanza del 3 de enero de 1913 reglamentaria de la Ley N<sup>o</sup> 8.210 contiene disposiciones similares a las establecidas en las Ordenanzas reglamentarias de la Ley N<sup>o</sup> 7.091. Fijó también que el servicio de los bonos debía hacerse semestralmente con vencimiento el 30 de junio y 30 de diciembre de cada año.

El 31 de diciembre de 1952 fué sancionada la

#### CAPÍTULO IV

Ordenanza Nº 4599 reglamentaria de la emisión de bonos de participación autorizada por la Ley Nº 11.595.

Dispuso que los bonos de participación se emitieran en series de 10 ó 20 millones de pesos cada una y de acuerdo a los siguientes tipos de interés y amortización, conforme a lo dispuesto en la Ordenanza resoltiva (Ord. 4.600 Int. a) art. 1º) y art. 15 de la Ley Nº 11.595.

- a) Con un interés del 6% y una amortización del 2% anual acumulativa para los pavimentos cuyo plazo de duración se fija en 25 años o más.
- b) Con un interés del 5% y una amortización del 7% anual acumulativa para los pavimentos cuyo plazo de duración se fija en 12 y 15 años respectivamente.
- c) Con un interés del 5% y una amortización del 15% anual acumulativa para los pavimentos cuyo plazo de duración se fija en 8 años.

Establece también la Ordenanza que el costo de la emisión se hará del 1º al 10 del mes siguiente que se fija para el vencimiento del mismo. Dispone además las formalidades que deben cumplirse en la impresión de los bonos: interés señalado en forma de estacada, numeración, firmas y monto de los valores de cada uno: \$ 100.-; 500.- y 1000.-

Tuculca al D. Ejecutivo para establecer la proporción de valores a emitir en cada Serie y a fijar la época de vencimiento de los servicios correspondientes.

Finalmente dispuso que la emisión y realización de bonos se hará con cupón corriente cuando la fecha de terminación de las obras que se construya está comprobada dentro de los 3 primeros meses del semestre que corresponda a la Serie a la cual se afectó la misma y con el cupón siguiente si se terminara el trabajo después de esa fecha.

Bajo el régimen de esta Ordenanza fueron emitidas las Series: 5a. ( 15% y 55); 4ª (6% y 25); 3a. y 2a. ( 5% y

CAPITULO IV

y 7%) y 7a. (8% y 7%).

Para reglamentar la emisión de los bonos autorizados por la Ley N° 12.109 (rescate de deudas de pavimentación), contenida en el Cap. III -Legislación-, fué dictada en diciembre de 1954 la Ordenanza N° 6.451.

Estableció la citada Ordenanza que el D.E. podía emitir hasta 10 millones de pesos moneda nacional en bonos de la Ley N° 11.593, Serie 7a., devengando un interés igual al que rige entre vecinos y empresas constructoras de acuerdo con sus contratos y una amortización anual acumulativa del 7% anual.

Determinó que el servicio de los bonos se efectuará del 1 al 10 del mes siguiente al que se fijara para el vencimiento de los servicios. (El D.Ejecutivo fijó el 15 de marzo y 15 de setiembre como fecha de esos vencimientos.)

Los títulos de la Serie 7a. Ley 11.593 fueron entregados a los contratistas por el importe equivalente a las deudas convertidas por los propietarios de inmuebles cuando éstos obligados al servicio de los títulos emitidos conforme a las reglas de la Ley N° 11.593.

El 27 de julio de 1957 fué sancionada la Ordenanza 8.211 que unificó y disminuyó al interés de los títulos de la Ley N° 11.593 cuya emisión reglamentaba la Ordenanza N° 4.569.

De acuerdo con dicha Ordenanza y concordante con las directivas señaladas entonces por el Gobierno Nacional en materia de crédito público, se disminuyó al 4½% la tasa de interés de los bonos de pavimentación a emitirse. La amortización de los mismos se condicionó al plazo de duración de los pavimentos como lo destaca el siguiente detalle:

- a) Con un interés del 4½% y una amortización del 3% anual acumulativa para los pavimentos cuyo plazo de duración se fije en 25 años o mas.

#### CAPITULO IV

b) Con un interés del 4% y una amortización del 7% anual -cancelativa para los pavimentos cuyo plazo se fije en 12 y 15 años, respectivamente.

c) Con un interés del 4% y una amortización del 15% anual -cancelativa para los pavimentos cuyo plazo de duración se fije en 6 años.

Bajo el régimen de esta Ordenanza fueron emitidas las Series 8a. y 9a. A, 10a., 11a. y 12a. de la Ley 11.593. De ellas, la 8a. y 10a. (4% y 3%) y la 9a., 10a. y 12a. (4% y 7%).

Debe señalarse que la Ordenanza N° 8.211 no ha asegurado la conversión de bonos de pavimentación en circulación a la fecha de su emisión, en consecuencia intereses superiores al de 4% que ella estableció; tampoco hay en circulación títulos de la Serie da. Ley 11.593 que rontan al 6% anual.

#### Decreto N° 6.598 del Departamento Ejecutivo de la Municipalidad del 9 de octubre de 1948 (B.M. 7.825)

Reservando en el año 1948 el cupón de la oficina Financiera del Gobierno Nacional que disminuyó la tasa de interés de los papeles nacionales (ómnibus hipotecarios y títulos de crédito nacionales), la Municipalidad dispuso que los nuevos Series de bonos de pavimentación a emitir se redactaran con interés anual solo al 6%.

A tal efecto dictó el decreto N° 6.598 del 9 de octubre de 1948 disponiendo la emisión de la Serie N° 15 Ley N° 11.593 por \$ 20.000.000.- (3%) de interés anual -no exento del impuesto a los réditos-(1) y 7% de amortización anual -cancelativa) y la Serie 16 Ley N° 11.593 por \$ 20.000.000.- (3% de interés anual -no exento -y 5% anual de amortización cancelativa)

(1) Esta exención es otorgada por lo siguiente: Por Decreto del P. G. Nacional N° 11.876 -Pablon. Texto Ordenado de la Ley N° 11.882 con las modificaciones introducidas por las Leyes 11.757, 11.147, 11.184, 11.245 y 11.570) año 1937- se excluyó del impuesto a los réditos a los bonos de pavimentación emitidos por la Municipalidad de la Capital Federal siempre que las leyes o decretos de emisión lo hubieran establecido. Agregado, el art. 5º del citado decreto que la exención sólo comprendía a los bonos emitidos, en esas condiciones, antes de la promulgación de la Ley de fecha 25/8/1937.

#### CAPITULO IV

El decreto del 9 de octubre de 1948 estableció las siguientes fechas para el vencimiento de los servicios de renta y amortización: Serie 15a. 1 al 10 de abril y 1 al 10 de octubre; Serie 16a. 1 al 10 de enero y 1 al 10 de julio. Asimismo establece que el importe de los bonos a emitir debe ser en valores de \$ 1.000.-; 500.- y 100.- facultando al D.R. para fijar la proporción correspondiente de emisión de los mismos.

-.-

### 3. Regulación oficial de la emisión de bonos; inconvenientes de su aplicación.

Desde el año 1938 las emisiones de nuevas Series de bonos de pavimentación, no obstante estar autorizadas por la Ley N° 11.595, para ser cotizadas en las Bolsas de Comercio del país deben previamente ser aprobadas por la Comisión de Valores del Ministerio de Hacienda de la Nación (hoy dependiente del Banco Central de la República).

El propósito de dicha regulación es evitar la perturbación de la plaza bursátil con la colocación imprevista o inoportuna de papeles de crédito. Los fundamentos de esa intervención están ampliamente expuestos en la Memoria del Departamento de Hacienda de la Nación correspondiente al año 1938 (1). En el Capítulo IV de dicha obra, llamado "El Crédito Público", se expresa: "Necesidad de regular las actividades en nuestro mercado de valores". En la Memoria del ejercicio pasado se ha señalado, como la ordenación del mercado de títulos se había vuelto, a fines de 1937, una necesidad imperiosa. La cantidad neta de títulos lanzada al mercado en ese año, había excedido el volumen del ahorro pronto a invertirse en papeles de renta fija. Una porción apreciable de las emisiones del año no había encontrado aún su ubicación estable. Muchos títulos se halla-

(1) Tomo I. Edic. Bs. Aires 1939

"ben en posesión de personas o entidades obligadas a desprenderse  
 "prontamente de ellos o que por lo menos podrían sentir muy luego  
 "deseos de hacerlo; así en el caso de entidades bancarias y finan-  
 "cieras que habían adelantado fondos a los emisores contra caución  
 "o a cuenta de la venta de títulos; en el de inversoras transito-  
 "rios que mantenían en valores bursátiles una parte de las grandes  
 "disponibilidades de 1937 hasta tanto llegara el momento de su in-  
 "yección definitiva o su comazo; y también cuando fondos extranje-  
 "ros flotantes se invertían en valores argentinos.

"Pensaba pues sobre el mercado -y habría de  
 "desarrollarse aún durante un cierto período posterior- la oferta de un a-  
 "preciable volumen de valores ya negociados por el emisor. Bien -  
 "entre éstos no encontraran abdicación oportuna era inútil esperar  
 "que el mercado pudiese proveer capitales nuevos absorbiendo ulte-  
 "riormente lotes de títulos.

"Pero era el caso que existía muy real e  
 "inminente el peligro de que a la oferta ya existente se agregara  
 "una de importantes emisiones nuevas. Las circunstancias especia-  
 "les de 1937 habían determinado en todas partes una fuerte activi-  
 "dad en materia de trabajos públicos. De este modo varias provin-  
 "cias y municipalidades habían excedido sus medios de financiación  
 "actuales. Confidando en que sería posible proveer a esa financia-  
 "ción en un futuro próximo, habían contraído importantes compromi-  
 "sos que habían dejado impagos o en cuya atención habían utilizado  
 "revulsionalmente disponibilidades momentáneas de tesorería que e-  
 "ra preciso recuperar para mantener la marcha regular de la admi-  
 "nistración.

"Pero no era solamente esta situación cir-  
 "cunstancial la que hacía necesario ordenar la plaza. Una lucha  
 "tenía en el mercado entre las distintas entidades emisoras hubiera si-

CAPITULO IV

do absolutamente inconveniente, como se dirá mas adelante. Y finalmente hay que tener en cuenta que las varias provincias y municipalidades se hallan en condiciones muy diversas para acudir a la plaza. Algunas que recurren al crédito del público desde hace mucho tiempo tienen para sus títulos una organización de colocación y un mercado mas o menos preparado. Otras que por su mayor volumen financiero sólo cuentan esporádicamente no cuentan con esas facilidades. En épocas de holgura esas diferencias no se hacen sentir. Pero cuando se estrecha el mercado y no se logra concertar un plan de conjunto, el primer grupo de entidades podría agotar inmediatamente las disponibilidades, dejando por completo al segundo.

2. El error de querer forzar el mercado.

El problema se plantea, pues en forma bien clara. El mercado necesitaba un período de calma mas o menos largo para que la masa excedente de títulos pudiera hallar colocación adecuada. Por otra parte, algunas de nuestras entidades locales necesitaban fondos con una urgencia real y apremiante.

No es de extrañar así que alguna que otra vez se haya sugerido por éstas como solución mas simple la de forzar el mercado, ofreciéndole como incentivo un interés real apreciablemente mayor que el que producen títulos semejantes en la actualidad, ya sea mediante el aumento del interés nominal o la restitución de los títulos de colocación.

Semejante tentativa, fundamentalmente errónea en las circunstancias imperantes, sólo habría conseguido de particular al mercado, sacrificando a precios transitorios y particulares las conveniencias permanentes y generales.

En efecto, el interés ofrecido en los préstamos, por muy elevado que sea, no puede realizar el milagro de crear disponibilidades donde éstas no existen. Pueden atraer a inversores

"nos antes habían buscado otras colocaciones mas retributivas y me-  
 "nos seguras que los títulos públicos pero distraerá, desde luego,  
 "los fondos de esas otras empresas que también son útiles para la e-  
 "conomía general.

"Pero, y esto es mas importante, semejante o-  
 "ferta habría ahuyentado al inversor genuino en títulos, aquel que  
 "se conforma con un interés menor en procura, precisamente, de la es-  
 "tabilidad en la inversión. Una oferta fuera de mercado arrastra ne-  
 "cesariamente la cotización de los títulos ya colocados (que buscan un  
 "nivel común con los nuevos papeles. El inversor que se vé enfren-  
 "tado a una apreciable pérdida en términos de capital, pierde la con-  
 "fianza de que el título público es realmente una inversión tranquil-  
 "la. Y sin la presencia de este tipo de inversor no se concibe el fun-  
 "cionamiento regular y permanente de un mercado de valores de renta.

"Nuestro mercado es de reciente formación, in-  
 "tervenen en él numerosos inversores nuevos que sólo cautelosamente  
 "y con cierto temor han transformado parte de sus depósitos de ahorro  
 "en tenencia de títulos. En tal ambiente la repercusión psicológica  
 "de una emisión ofrecida por debajo de las condiciones de plaza su-  
 "pliaría aún mucho mas las consecuencias de tal oferta.

"En realidad, el emisor y el inversor depen-  
 "den uno de otros. Sus conveniencias están íntimamente ligadas y  
 "convergen precisamente en la estabilidad de los tipos de cotización.  
 "Si se hubiese necesitado una razón mas para perseguir con toda ener-  
 "gía la coordinación en el mercado de títulos, habría sido ésta: evi-  
 "tar que alguna entidad, bajo el apuro de dificultades momentáneas,  
 "pusiera desarticulado el mercado con ofertas inconsultas.

##### " 5. La emisión desplazada.

"Dados los hechos producidos al mercado nece-  
 "sitaba tiempo para que la masa de títulos ofrecidos fuese encontrando



"colocación auténtica. Por esa razón, como se recordará, la Comisión de Valores había señalado a fines de 1937 a las instituciones interesadas la conveniencia de suscribir toda nueva emisión. Pero además era preciso aligerar entretanto la presión de la oferta flotante apartando la cantidad de títulos que resultaba transitoriamente excesiva. Es lo que venía haciendo el Banco Central por medio del fondo de regulación. Esta acción, ejercida sobre los títulos nacionales, beneficiaba a este luego también a los demás valores. Pero debido a que no se había logrado todavía una perfecta cooperación de todos los resortes interesados, resultaba por momentos que el retiro de títulos nacionales era correspondido por nuevas inyecciones de valores emitidos por otras entidades, sea que éstas aprovechaban inmediatamente el crédito dejado por aquéllos, sea que, a la inversa, la oferta adicional de tales valores obligaba a aumentar las compras del fondo de regulación.

"Era preciso salir cuanto antes de esta situación insoportable. Y era también necesario poder contar algo con respecto a las provincias y municipalidades que habían dejado en suspenso emisiones proyectadas desde hace tiempo, a fin de que pudiesen adaptar su gestión económica a las posibilidades.

"Para eso había que conocer ante todo la probable capacidad de absorción total del mercado en lo que restaba del año así como también las exigencias y los deseos de las distintas entidades emisoras, para que las disponibilidades se pudiesen distribuir de acuerdo con las necesidades reales en el orden de su urgencia y utilidad.

"La Comisión de Valores, consultada por el Ministerio acerca de la probable capacidad de absorción del mercado durante el resto del año, calculaba en mayo que podría alcanzar a unos \$150 millones.

" Mas difícil resultaba obtener una estimación exacta de las necesidades reales de provincias y municipalidades porque las respuestas a la consulta que en tal sentido se les formuló fueron llegando a veces lentamente o resultaban incompletas y requerían en algunos casos ulteriores explicaciones para su exacta interpretación. De todos modos, los pedidos resultaban muy superiores a la suma probable de las disponibilidades.....

".....

Agrega mas adelante la citada Memoria :

" En la reunión mencionada (celebrada en el Ministerio de Hacienda de la Nación con representantes de los Bancos de la Nación y de la Provincia de Buenos Aires, de casas financieras de la plaza y miembros de la Comisión de Valores) se consideró conveniente proyectar, la distribución de los recursos probables (\$ 150 millones que se había aceptado como estimación exacta) en la siguiente forma: \$ 60 millones para el Gobierno Nacional; \$ 50 millones para el Banco Hipotecario y \$ 40 millones para provincias y municipalidades. Esta última cantidad no alcanzaba para cubrir las necesidades reales de éstas. Había que pensar en alguna otra forma de financiación para el excedente; y así se encaraba la contratación de un empréstito externo para cubrir los compromisos de la Municipalidad de Buenos Aires y la financiación transitoria de algunas obligaciones apremiantes de provincias mediante el crédito a corto plazo.

"Tal ha sido el plan en sus grandes líneas.

".....

"El plan trazado ha podido ejecutarse con todo éxito. El Gobierno concluyó en el exterior una operación, realizada mas tarde, que le permitió solventar los compromisos mas urgentes de la Municipalidad de Buenos Aires sin acudir al mercado in-

CAPITULO IV

"terno y obtener además algunos fondos para sus propios gastos. Las necesidades inmediatas de las provincias se vieron atenderse en su mayor parte con la venta de títulos. Se ha mantenido en estrechos límites la utilización del crédito a corto plazo facilitado por la aceptación de letras por el Gobierno Nacional.".....

Ahora bien; los bonos de pavimentación tienen características muy particulares, lo cual, aditivamente que para otros papeles sea acertada la política cuyos fundamentos he transcrita precedentemente, in extenso, me permite opinar que los títulos para financiar obras de pavimentación en la Capital Federal deberían estar exentos de cualquier régimen de regulación.

En efecto, de acuerdo con la Ordenanza N° 4.599 reglamentaria de la Ley N° 11.593 la emisión y recomisión de los bonos debe hacerse con cupón corriente cuando la fecha de terminación de las obras que se construyan esté comprendida dentro de los tres primeros meses del semestre que correspondiera a la serie a la cual se afectó la misma y con el cupón siguiente si se terminara el trabajo después de esa fecha (art.3°). Ello significa que la colocación de los bonos de pavimentación se gradúa por su mismo régimen de emisión.

Puede afirmarse, sin que ello sea aventurado, que es imposible que en un momento determinado sean lanzados o emitidos por la Municipalidad de Buenos Aires montos considerables de bonos de pavimentación pues para que ello pudiera suceder deberían terminarse simultáneamente las obras contratadas y ello es imposible dado el proceso que rige la contratación de las obras sujeto a planes periódicos. Por otra parte tampoco la capacidad de las empresas constructoras por mas amplia, permitiría tal circunstancia.

No ocurre lo mismo con los papeles de crédito que se emiten para atender necesidades fiscales: Letras de Tesoro -

rería, Bonos del Tesoro, Títulos y otros tipos de préstamos contratados por la Nación, provincias y municipalidades.

La colocación generalmente se hace en una sola oportunidad por el total de la emisión autorizada para obtener disponibilidades para financiar obras públicas o para consolidar deudas flotantes, etc.

En cuanto a las acciones de empresas comerciales, industriales y de otro carácter privado, están condicionadas a las necesidades de cada empresa por cuya razón pueden ser colocadas en cualquier momento y por cualquier importe.

Caso se ve existe diferencia notable entre las características de los bonos de pavimentación y los demás papeles de crédito que se negocian con aquéllos en las Bolsas de Comercio del país. Ello, a mi juicio, justificaría excluir las emisiones de bonos de pavimentación del régimen de regulación que ejerce la Comisión de Valores.

Debe agregarse que si hasta la fecha no se han puesto de manifiesto los inconvenientes de tal regulación es debido a que ha coincidido su aplicación con la disminución de construcción de afirmados hoy paralizada casi completamente.

Pero en caso de intensificarse nuevamente la construcción de pavimentos como es el propósito de las actuales autoridades según sus últimas publicaciones, podría verse trabado el cumplimiento de los planes a desarrollar si para su contratación no se contara con la recomendación favorable para cotizar en las Bolsas los papeles necesarios.

Al inconveniente de la paralización de una obra tan esperada como la de la materia que trata, se une el perjuicio que sufriría la industria dedicada a la producción de materiales de construcción y la desocupación obrera resultante.

Corresponde agregar que para llevar a cabo obras de pavimentación no podría usarse el medio referido en el comentario de la Memoria de Hacienda de la Nación que ha transcrita en este mismo Capítulo, que consistió en contratar en el exterior una operación que le permitió solventar los compromisos más urgentes de la Municipalidad de Buenos Aires sin acudir al mercado interno. En caso de llegarse a situaciones extremas para la financiación de obras de pavimentación no podría salirse de los cauces de la Ley 11.593, dado que sus disposiciones reglan aquel aspecto y por tanto sería inaplicable la utilización de disponibilidades originadas por empréstitos ajenos a la emisión de bonos de pavimentación.

-.-

4. Retorno al pago en efectivo, previa negociación de los bonos de pavimentación por la misma Municipalidad.

En el año 1944 la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires solicitó al P.Ejecutivo la reforma de la Ley N° 11593 en la parte pertinente de la misma -art.1º- que establecía que los bonos de pavimentación debían utilizarse para el pago de los pavimentos que se construyeran dentro del perímetro de la ciudad y los cerros y veredas según la ley especial.

La modificación solicitada residía en cambiar el sistema de pago de las obras en bonos por el pago en dinero efectivo, negociando la propia Municipalidad la cantidad necesaria de bonos de pavimentación para hacerse del disponible necesario.

En las consideraciones del proyecto elevado por la Intendencia Municipal se expresaba que el nuevo sistema de pago redundaría en beneficio del régimen de la Ley pues permitiría a

a) Las empresas constructoras formular sus ofertas sobre la base de un valor irreversible ajustando al mínimo el precio de la obra dado que quedaba eliminado el margen de provisión destinado a cubrir diferencias de cotización de los títulos. También sostenía la Dirección que la colocación de los títulos en la plaza por la misma Municipalidad, permitiría su regulación conforme a las necesidades del mercado.

Terminaba el proyecto, dejando establecido que la forma de pago en efectivo sería un derecho de la Municipalidad que ejercería cuando lo considerara conveniente, pudiendo pagar provisionalmente por uso temporario o por el pago en bonos sin que los contratistas pudiesen reclamar sobre la opción de referencia.

El proyecto así elevado fue convertido por el Poder Ejecutivo en el D. decreto-Ley 17309/44 (Boletín Oficial del 27/7/44). A los considerandos expuestos por la Municipalidad, agregó el D. decreto el siguiente fundamento: "Serán operatividad de interviner ciertos contratistas de pavimentos, que por su menor especialidad financiera no se encuentran en condiciones para poder afrontar una liquidación mediante el sistema de pago en bonos, dado que determinado el precio que van a recibir en efectivo podrán hacer sus ofertas sin subordinarse a los banqueros o a las alternativas de cotización de los títulos y ello asegurará una mayor competencia y la posibilidad de obtener mejores precios."

El D. decreto-Ley 17309/44 en su parte dispositiva dice así:

Art.1.º. Modifícase el inciso b) del art. 1º de la Ley 11.595 en la siguiente forma:

b) "Los bonos a emitir en pago de los pavimentos que se demuestran podrán ser utilizados por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, ya sea entregados a los adjudicatarios de las obras, o bien negociados en la cantidad necesaria para cubrir el importe de las mismas".

Art. 2º. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, proveerá a incorporar en los pliegos de condiciones, que se utilicen en los licitaciones a liquidación provisional, la construcción de pavimentos, una cláusula que le permita la alternación de efectuar el pago en dinero o

CAPITULO IV

público.

Artículo 3º. Comuníquese, publíquese y archívese.

Hasta el momento de preparación de este trabajo no había comenzado a aplicarse el Decreto Ley 17909/44.

Con respecto al mismo, opino:

- a) La incidencia de los intereses que debe pagar el contratista para soportar el costo de los elementos de la obra que construye no desaparecerá por la modificación de la forma de pago. Es debido que todas las empresas sean grandes o pequeñas, salvo raras excepciones, deben recurrir al crédito para poder desarrollar sus actividades comerciales e industriales. Los intereses que las empresas deben pagar para obtener sus créditos, inevitablemente, serán incluidos en las ofertas que formulan ya sea a cobrar en bonos o en efectivo.
- b) Las diferencias de cotización que en otra época pudieron ser un factor de gravitación no lo son hoy pues todos los bonos de pavimentación se cotizan sobre la par. Tan cierto es esto que actualmente la Administración de Pavimentos no rescata directamente ningún bono pues al contribuyente le resulta desventajoso adquirir bonos para cancelar cuotas de afijamiento dado su actual cotización sobre la par. (//)
- c) En cuanto a que corrige una afluencia incontrolada de tenedores de bonos que perturbaría el mercado, se remito a las consideraciones que he expuesto en el Capítulo presente, punto 3º cuando sostuve que los bonos de pavimentación por su propio sistema de emisión no producen tales perturbaciones.

En resumen opino que, en estos momentos, la aplicación del Decreto-Ley 17909/44 no hará variar las condiciones y precios que han reglado hasta la fecha las obras de pavimentación de la Capital Federal.

— . —

Lo expuesto precedentemente ha sido confirmado por el Decreto 8426/46 dictado por la Intendencia Municipal (Boletín Municipal 7337) reglamentando el sistema de pago de las obras de pavimentación ejecutadas bajo el imperio de la Ley Nº 11.593.

Expresa este Decreto en sus considerandos que estima conveniente el proyecto elevado por la Administración de Pavimentos consistente en entregar a los contratistas certificados mensuales por la obra de pavimentación cumplida, lo cual permitirá a aque-

(1) Ver cuadros y gráficos Cap. VI - p. 143/46.

ellos descontarlos o negociarlos en cualquier institución de crédito del país lo que proveerá un disponible líquido para afrontar en cualquier momento las necesidades que origina una construcción.

Los fundamentos de este último Decreto son pues completamente opuestos a los señalados en el Decreto Ley 17909/44 cuando se tenía que su aplicación evitaría la subordinación de los constructores a las instituciones de crédito.

El decreto 8426/946 dice en la parte dispositiva:

Art.1º . A las empresas adjudicatarias de obras de pavimentación se les entregarán certificados mensuales de crédito, por un monto equivalente a la obra ejecutada, que serán canjeados en dinero afectivo al terminarse un contrato, previa negociación de la cantidad de bonos que fuere necesaria.

Art.2º. Las obras de pavimentación deberán licitarse por tramos reducidos, circunstancia que será tenida en cuenta por la Dirección de Obras Públicas y Urbanismo al preparar los planes respectivos.

Art.3º. En los pliegos de condiciones que se utilizan en los llamados a licitación pública para la construcción de pavimentos, se incorporará una cláusula con la disposición contenida en el art.1º del presente decreto.

Art.4º. Publíquese en el Boletín Municipal; tome conocimiento la Contaduría General y vuelva a la Dirección de Obras Públicas y Urbanismo y Administración de Pavimentos a sus efectos.



## C A P Í T U L O V

### PLANIFICACION, EJECUCION Y ADMINISTRACION DE LAS OBRAS AUTORIZADAS POR LAS LEYES DE PAVIMENTACION.

1. Primeros organismos creados al efecto.
2. Organismos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires encargados de planificar y contratar las obras; pago a las empresas constructoras; percepción de las contribuciones a cargo de las propiedades afectadas y atención de los servicios de renta y amortización de los bonos de pavimentación emitidos.
3. Comentario en especial de las funciones a cargo de la Administración de Pavimentos.

- . -

#### 1. Primeros organismos creados al efecto.

Me citado en el Capítulo III la sanción de una Ley el 6 de mayo de 1853, estableciendo la Municipalidad de Buenos Aires. Recordemos que se componía de dos ramas: una ejecutiva y otra deliberante. También señaló que esta última estaba constituida por 21 representantes llamados "municipales" distribuyéndose las tareas a su cargo en 5 comisiones, una de ellas, denominada Comisión de Obras Públicas. Las tareas específicamente asignadas a esta Comisión eran: empedrado, nivelación, desagüe y todo lo relativo al mejor arreglo de las calles y calzadas.

Es decir que a partir del orden institucional del país dicha Comisión sería la primera organización constituida para encarar el problema de la pavimentación de la Ciudad de Buenos Aires.

Las leyes 1.122 y 1.219, a que me referido en el Capítulo III autorizaban a la Municipalidad de la Capital para hacer obligatorio el empedrado de las calles, pero como el régimen de contratación y financiación de las obras relacionaba directamente a los pro -

CAPITULO V

pistarios de los inmuebles y los constructores, la intervención de la Municipalidad era limitada.

La Ley N° 2.328 dictada en el año 1888 asigna las funciones a cargo de la Municipalidad pues a ella corresponde con tratar las obras previa licitación pública. También la citada ley autoriza a la Municipalidad para ejecutar obras con cuadrillas de obrero y materiales de su propiedad, debiendo en estos casos encargarse de cobrar las deudas emergentes a cargo de los propietarios frontistas.

El mismo régimen a cargo de la Municipalidad prescribía la Ley N° 2.426.

La Ley N° 4.173 condicionó la construcción de afirmados a su previa autorización por Ordenanza del Concejo Deliberante o Comisión Municipal. Podían también ser autorizados por el Intendente siempre que el Concejo o la Comisión Municipal hubiese votado en el Presupuesto o en Ordenanzas especiales los fondos necesarios para su financiación.

Pero, es recién con la sanción de la Ley N° 4.391 cuando la Municipalidad debe encarar en forma integral la administración de las obras de pavimentación. Ello se debe a la incorporación de un medio de pago nuevo para financiar las obras: los bonos de pavimentación. Debe la Municipalidad organizar sus oficinas para proyectar las emisiones de bonos; afectar las cantidades de ellos necesarias para solventar cada obra; liquidar y pagar el importe de las obras una vez terminadas y analizadas por los técnicos municipales. Como consecuencia debe formular el cargo correspondiente a los propietarios que deben pagar las contribuciones - llamadas en la Ley N° 4391 "Impuesto de pavimentación"; debe recaudar esas contribuciones y con ellas atender el servicio de renta y amortización de los bonos emitidos.

La sanción de la Ley N° 4.361 permite la integración de las obras y por tanto la Municipalidad debe ampliar sus organismos, no solamente contables, sino en especial los técnicos encar

gidos de proyectar, inspeccionar y aprobar las obras.

Cabe significar que la Ley Nº 4.381 delimitó las funciones a cargo del Consejo Deliberante y del Departamento Ejecutivo asignando a la rama deliberativa exclusividad para autorizar la ejecución de obras y a la rama ejecutiva lo relativo al cumplimiento de los planes de pavimentación y la reparación y conservación de afirmados.

Las leyes posteriores Nos. 5.007, 7.081, 8.210 y 9.148 mantuvieron el régimen indicado en el párrafo anterior.

Llegado al año 1932, es sancionada la Ley Nº 11.595. Las disposiciones de la misma destruyen totalmente las funciones de la Administración General de Contratación de Pavimentos ( hoy Administración de Pavimentos) -arts. 5º, 4º, 5º, 6º y 10º.-

Corresponde aclarar que la Administración de Pavimentos no tuvo origen en el año 1932 sino en el año 1918, ya era una dependencia del Departamento Ejecutivo. Pero es precisamente a raíz de la sanción de la Ley 11.595 cuando adquiere mayor jerarquía por la importancia e importancia de las funciones que debe desarrollar en el cumplimiento de los planes de pavimentación.

- - -

2. Organismo de la Intendencia de la Ciudad de Buenos Aires encargado de planificar y controlar las obras que a las diferentes zonas - urbanas del territorio de las contribuciones a cargo de los predios - deben afectarse y ejecución de los servicios de riego y esportación de los fondos de pavimentación recibidos.

Al tratar este punto lo haré referencias al sistema que rige con motivo de la sanción de la Ley Nº 11.595.

a) Planificación de las obras

En principio es la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo (antes Dirección de Obras Públicas) la dependiente encargada de preparar los planes de pavimentación, la Ordenanza

CAPITULO V

Nº 4.600 reglamentaria de la Ley Nº 11.593 dispone que la Dirección de Obras Públicas debe confeccionar planes semestrales en marzo y agosto de cada año proponiendo el tipo de pavimento y ancho a adoptar en cada calle y en los casos de nuevos pavimentos, su costo aproximado (arts. 2º y 5º).

He dicho que es la Dirección de Obras Públicas, en principio, pues también otras dependencias municipales y en su época el H. C. Deliberante propician la pavimentación o repavimentación de calles atendiendo en muchos casos al requerimiento de los habitantes de la Ciudad.

Aprobado el plan de obras por el Departamento Ejecutivo (1), la misma Dirección prepara los elementos necesarios - bases, pliegos de condiciones, etc- para llamar a licitación las obras de pavimentación. Los elementos citados son girados a la Administración de Pavimentos para que se expida con respecto a las posibilidades financieras de su ejecución. Si existen bonos disponibles para su afectación la Intendencia Municipal llama a licitación pública y examinadas las ofertas se procede a adjudicar a la más favorable la realización de las obras. Cabe agregar que para tener valor legal dicha adjudicación debe llenar la formalidad de contrato ante Escribano Público ( el Municipal de turno).

Contratada que sea la obra, se ordena a la empresa la iniciación de los trabajos y es la Dirección de O. Públicas la que debe fiscalizar el cumplimiento de las condiciones impuestas y otorgar la recepción provisional de los mismos.

b) Pago de las obras a las empresas constructoras.

El pago de las obras es realizado por la Administr. de Pavimentos, previa presentación de la cuenta por la empresa y

---

(1) Por Decreto del P.R. No. Nº 2162/43, modificado por el Decreto P.R. Nº 2163/43, fueron otorgadas al Intendente Municipal las facultades del H.C. Deliberante. Posteriormente por Decreto P.R. Nº 23543/44 se aclararon aquellos decretos estableciéndose que entre de las facultades reconocidas al Intendente se encuentran las que la Ley 11593 acuerda al H.C. Deliberante.

con intervención de la Contaduría General pues ésta última tiene función expresa e ineludible en todos los egresos de la Comuna (Decreto 25/10/954 -M. Municip. 5.514 -Digesto Munici. C. R. 554.11). La correspondiente orden de pago es suscripta por el Intendente Municipal, el Secretario de Hacienda y Administración y el Contador General.

e) Determinación y percepción de las contribuciones de pavimentación.

Liquidado por la Administración de Pavimentos el costo de las obras, esta misma dependencia efectúa las operaciones necesarias para determinar las contribuciones a cargo de las propiedades frontistas con arreglo a las disposiciones del artículo 2º de la Ley N° 11.593. Para ello en primer término debe contarse con los diagramas de relevamiento catastral confeccionados por la Dirección del Catastro. Se denominan diagramas a los croquis que demarcan los perímetros de las propiedades ubicadas frente a los pavimentos construidos.

Establecida la superficie afectable de cada propiedad se divide entre ellas el costo total del afirmado y se obtiene así la deuda o contribución correspondiente a cada inmueble.

Durante el plazo fijado por el artículo 3º de la Ley N° 11.593 los propietarios pueden hacer sus observaciones al cómputo y prorrateo practicados por la Administración de Pavimentos. Transcurrido dicho término se cita a los propietarios enterándoles de las contribuciones que deben pagar.

La recaudación operada en la Administración de Pavimentos en cualquiera de las formas autorizadas por la Ley -art. 5º - es depositada en el Banco Central de la República Argentina (a partir de la Ley de su creación, pues la Ley 11593 señala que debe hacerse en el Banco de la Nación Argentina-) a los fines dispuestos en el artículo 8º de la Ley.

Si los propietarios de inmuebles no abonan las

contribuciones a su cargo dentro del término establecido se traslada la gestión de cobro a la Dirección de Asuntos Legales al cual puede recurrirse por vía administrativa o judicial. Para tales gestiones la Administración de Pavimentos formula al cargo pertinente a la ciudad de Medellín (determinando expresamente al mismo para el Procurador actuante) y la entrega las constancias o certificados de deuda que, de acuerdo con las disposiciones de la Ley 11.595-art.11- son instrumentos públicos redactados por el Código Civil- art.979,lc.5ª- y ejecutables por vía de apremio.

También corresponde señalar que los deudores morosos deben abonar en concepto de recargo al 6% anual sobre el importe de los servicios semestrales.-Limitada dicha multa al 50% del valor de la cuota.- Ese recargo puede ser exonerado mediante ordenanza del H.C. Debidamente sancionada por votación de 2/3 de sus miembros (en la actualidad dicha atribución corresponde al Departamento Ejecutivo en virtud de lo dispuesto en los D. decretos del P.R. Nos. 2182/45; 2183/44 y 21846/44).

4) Atención de los servicios de renta y amortización de los bienes de pavimentación entitidos.

Al hacer referencia en el Capítulo III -Servicios- sigu- a la incorporación de un nuevo medio de pago para financiar las obras de pavimentación aportado por la Ley N° 4.391 y denominado bono de pavimentación, expresó que mediante la utilización de esos papeles de crédito público se aumentaba el margen de disponibilidades para la realización de obras y que además su costo se trasladaba a varios períodos durante el plazo equivalente a la duración de los afirmados.

Ahora bien; los títulos son emitidos por la Municipalidad y por tanto a ella compete la atención de los servicios de su amortización y pago de renta semestral. Para ello dispone de las contracciones recaudadas, pagos anticipados, recargos, beneficios de licita -

estas, los cuales son depositados en el Banco Central de la República Argentina en una cuenta especial destinada para y exclusivamente a tal fin. En el caso de que esos recursos no resultaran suficientes la Municipalidad deberá apelar a los recursos externos previstos en el artículo 9º de La Ley (patentes de rodados y, antes de la sanción de la Ley N° 12.511, las contribuciones a cargo de las empresas de gas viarias).

Si bien es el Banco Central de la República Argentina quien lleva a cabo las tareas de pago de renta de los bonos de prelación a los tenedores y procede al rescate de los bonos por el método de licitación o sorteo, es la Administración quien formula los balances estimando las sumas que deben comprender tales operaciones de pago y amortización. Compiladas las operaciones, el Banco Central envía a la Administración de Pavimentos los resultados de las operaciones realizadas para que esta dependencia pueda efectuar las reglas - procedimientos parlamentarios.

- 4 -

B. Desembolso en especial de las Rentas a cargo de la Administración de Pavimentos,

La Administración de Pavimentos de la Municipalidad de La Ciudad de Buenos Aires fué creada por Ordenanza del 29 de setiembre de 1917.

Según ha exigido al comentar el punto 2 de

este Capítulo, son varias las dependencias municipales que intervienen en el proceso de la pavimentación de calles de la Capital Federal:

- 1) Plantación, contrato y pago de las obras; Dirección General de Ob., Pólv. y Urbanismo; Contaduría General y Adm. de Pavimentos
- 2) Determinación de las contribuciones; Dirección del Catastro y Administración de Pavimentos;
- 3) Percepción de las contribuciones; Administración de Pavimentos y Dirección de Asuntos Legales
- 4) Atención del servicio de bonos emitidos: Adm. de Pavimentos

## CAPITULO V

La Importancia de La Administración de Pavi -  
mentos se ha acentuado a partir del año 1936. Así en el cuadro agre -  
gado a Fs. 130 que consigna el número de empleados de La Administra -  
ción a partir del año 1917 (entonces Oficina de Contribución de Pavimen -  
tos y Concesiones de La Dirección de Rentas) se observa que el aumento  
de empleados es mas o menos normal hasta el año 1925 pero de este úl -  
timo a 1936 el aumento alcanza al 75,50%, porcentaje realmente extraor -  
dinario. Ello fué debido a la transformación del sistema contable de  
La Administración dispuesto por decretos de La Intendencia del 21 de  
agosto de 1925 (N.M. 4106) y 7 de octubre de 1925 (N.M. 4.160).

Otro de los factores determinantes del incre -  
mento de la Importancia de esa dependencia ha sido La incorporación  
de un equipo mecánico "Power" que ha posibilitado mecánicas gran pag -  
to de las operaciones contables contando para su ejecución con la ad -  
quisición, primero temporaria y luego definitiva, de personal técnico q'  
desempeñó tareas en La Dirección del Cuarto Genio General de La Ciu -  
dad de Buenos Aires del año 1926.

En cumplimiento de las disposiciones de las  
Leyes de la materia, ordenanzas reglamentarias y reglamentos dictados  
especialmente para sus funciones, La Administración de Pavimentos ha  
adoptado un sistema para su organización que es similar al de las Ins -  
tituciones Bancarias o de crédito.

Está compuesta de varias Secciones que depen -  
den directamente del Administrador y Sub-Administrador, actuando como  
órgano de enlace entre las Oficinas y los Funcionarios nombrados; La  
Secretaría que cumple además funciones propias de despacho, personal  
y otras.

El gráfico agregado a Fs. 129 muestra las dife -  
rentes Oficinas de La Administración y la Interdependencia que existe  
entre ellas; 1) Oficina de Control Contable; 2) Oficina de Órdenes y  
Prorrateos; 3) Ofic. Cuentas Corrientes; 4) Of. Control Mecanizado; 5) Ofic.



## CAPITULO V

etna Liquidación de Deudas y Oficina de Tesorería y Oficina de Deudores Honorarios.

A continuación detallaré en forma general las

Funciones a cargo de cada una de las Oficinas de la Administración de Pavimentos:

### 1) OFICINA CONTRAL CONTABLE

- a) Intervención en el estudio de los planes de pavimentación;
- b) Intervención en el estudio de los aspectos financieros (emisión de bonos de pavimentación);
- c) Intervención de todos los pliegos de condiciones para llamar a licitación pública la ejecución de obras; contratación de las mismas y detalles de su ejecución; afectación preventiva y definitiva del monto de bonos necesarios para financiar las mismas;
- d) Registración de la recepción provisional de las obras por vigencia de la Dirección General de Obras Públicas y Urbanismo;
- e) Liquidación del importe de las cuantías presentadas por las empresas contratadoras, afectación cumplida por el importe de los bonos de pavimentación y certificados de crédito que se consiguen en la liquidación que se eleva a la Intendencia requiriendo orden de pago a favor de la empresa contratadistas;
- f) Intervención previa y posterior de los pagos de cuentas que efectúa la Tesorería de la Administración;
- g) Comprobación a las demás Oficinas de la Administración de las sumas liquidadas a favor de las empresas y control del importe de dichas sumas entre las propiedades frontistas al pavimento construido;
- h) Control de la apertura de cuentas corrientes por el concepto autorizado en el inciso anterior y control general de la recaudación diaria que se opera en la Administración;
- i) Control diario de los depósitos que hace la Administración en el Banco Central de la República y en la Tesorería Departamental de la Municipalidad de Bs. Aires;
- j) Controleda de los balances periódicos que se remiten al Banco Central de la República Argentina para la atención del servicio de los bonos de pavimentación en circulación;
- k) Control permanente de los bonos de pavimentación existentes en el Tesoro de la Administración y en la Oficina Tesorería; labrando actas de todo ingreso o extracción de los mismos;

- 1) Control y comunicación a La Contaduría General de La Municipalidad de las altas y bajas de e parlamentaciones y reparvimentaciones ejecutadas en La Capital Poderesl;
- n) Intervención de las actuaciones relacionadas con La recepción definitiva de las obras- que, salvo aquellas que hayan sido penadas, se opere a los cinco años de La recepción provisional- y La devolución de los depósitos de garantía conguAltados en el momento del contrato por Las empresas para asegurar el cumplimiento del mismo y respaldar Las condiciones de Los trabajos ejecutados;
- n) Papeas contables de toda índole relacionadas con La materia a cargo de La Administración; Balances, comprobas, modifi- caodn sistemas, etc.;
- e) Punciones de orden general y de trámite.

## 2) OFICINA CUENTAS Y PROYECTOS

- a) Estudio previo de La incidencia del costo de Los parlamentos a construir con relación a La Importancia de La zona y el valor de La tierra afectada (art.15 de La Ley 11.593);
- b) Determinación de La superficie afectable de Los inmuebles Crandistas y prorrates entre Los mismos del costo total del afirmado. (art. 2º Ley 11593);
- c) Información de Los certificados presentados por Los Escribanos requiriendo lo actuado por Los inmuebles sujetos a transferencia de dominio o constitución de derechos reales tramitadas por herencia y cualquier otra modificación del derecho de propiedad (art.15 Ley 11.593);
- d) Punciones de orden general y de trámite.

## 3) OFICINA CUENTAS CORRIENTES

- a) Apertura de Las cuentas corrientes a cargo de cada Inmue- ble emergentes del prorrates entre ellos del costo del a- firmado;
- b) Control de todos los ingresos efectuados por los contribu- yentes y registración de los mismos en los libros que se llevan al efecto. Balance diario de los ingresos clasific- ados por libros;
- e) Información complementaria de los certificados que se el- tan en el apartado e) de Las Punciones a cargo de La Ofi- cina de Cómputos y Prorrates;
- d) Comunicación a las demás Oficinas de Las operaciones re- sultantes de ingresos, transferencias, subdivisiones, etc. y otras registraciones analíticas.
- e) Punciones de orden general y de trámite.

**4) OFICINA CONTROL REGISTRAR.**

(REGISTRO MEXICANO "PORMEN" - 4 máquinas perforadoras, 1 máquina clasificadora y 1 máquina tabuladora con memoria adosada).

- a) Apertura de la cuentas corrientes registradas en fichas perforadas;
- b) Control mecánico de todos los ingresos y balance diario con listados de tabuladora para punitos y verificaciones;
- c) Control mecánico de los informes consignados en los certificados de deuda emitidos por las Oficinas Computos y Provisores y Cuentas Corrientes;
- d) Control, clasificación y confección por medio de la máquina tabuladora de listados--padrones-- de las cuentas corrientes que no han abonado sus servicios semestrales y deben transferirse a los registros de los rubros "Personas y "Procuración";
- e) Registración mecánica de las operaciones contables de la Contabilidad Central a cargo de la Oficina Control Central y confección mensual del Balance de Saldos de Cuentas y Sub-Cuentas de dicha Contabilidad;
- f) Preparación de datos estadísticos;
- g) Puntaciones de orden general y de trámites.

**5) OFICINA TESORERIA.**

- a) Percepción de todas las sumas ingresadas con intervención de las Oficinas Liquidación de Deudas y Deudores Morosos;
- b) Depósito diario en el Banco Central de la República Argentina de las sumas recaudadas por centralización de pavimentación y en la Tesorería General de la Municipalidad los derechos percibidos por cuenta de ellas;
- c) Receta todos los pagos cualquiera sea su naturaleza; bonos de pavimentación, certificados de crédito, efectivo;
- d) Puntaciones de orden general y de trámite.

**6) OFICINA LIQUIDACION DE DEUDAS**

- a) Atención de los contribuyentes formulando las liquidaciones pertinentes para el cobro de las deudas de afijados; servicios semestrales corrientes, saldos, intereses, derechos de oficina y aranceles por relevamiento extrínsecos;
- b) Confección de pedrosas por los servicios corrientes no egresados;
- c) Puntaciones de orden general y de trámite.

CAPITULO V

7) OFICINA DEPENDIEN MINISTROS

- a) Atención de los contribuyentes formulando las liquidaciones pertinentes para el cobro de los servicios atrasados: "Mortuoria" y "Procuraduría". La diferencia que marcan las demoras almas presentadas radica en que las cuotas atrasadas son transferidas a la Dirección General de Asuntos Legales cuando ha vendido el seguro semestral consecutivo sin ser cobrado, entonces la cuenta se registra en el rubro "Procuraduría" y mientras no viene el segundo servicio el primer cobro atrasado se registra en el rubro "Mortuoria";
- b) Operaciones relacionadas con la transferencia a la Dirección General de Asuntos Legales de aquellas cuentas que tengan 2 servicios impagos, eliminando sus registros de acuerdo con la distribución de las deudas entre los Apoderados e Procura-dores de aquella Dirección que han de gestionar el cobro de los servicios atrasados.
- c) Liquidaciones diarias de los ingresos operados con intervenciones de la ciudad Dirección y determinación de las cuotas más que corresponde reconocer a favor de los Apoderados por su cometido (10% del importe de los servicios).
- d) Puntaciones de orden general y de trámite.

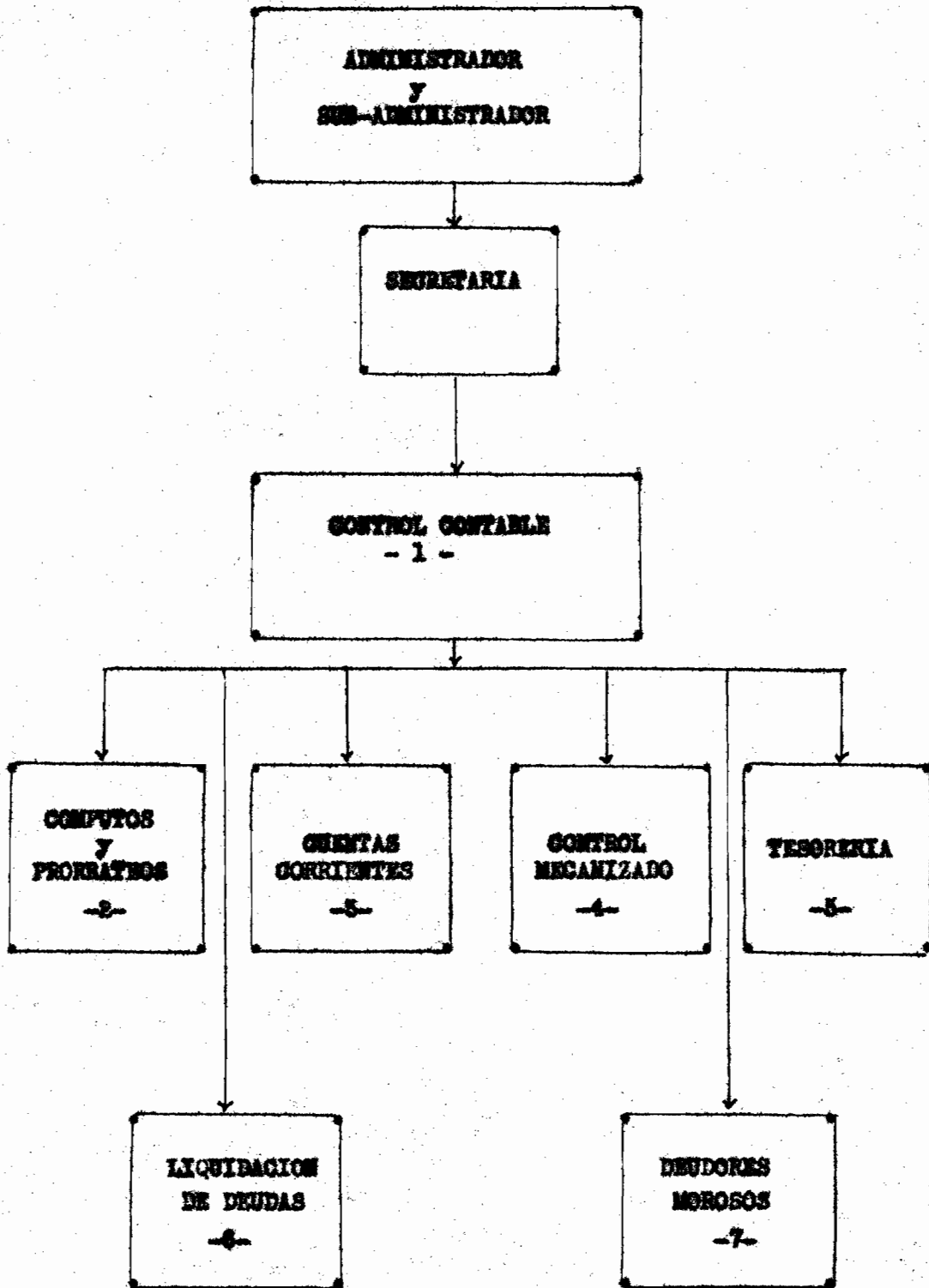
El detalle de las funciones que he referido en

el curso de este punto, muestran la importancia y complejidad de las tareas que impone la legislación vigente a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y en especial a la Administración de Partamentos, dependiente de la municipal, <sup>función</sup> que además de esencialmente técnica es muy intensa dada la enorme cantidad de cuentas que promueve la participación y representación de la ciudad de Buenos Aires. *(ver cuadros fs 140, 147 y 148).*

CAPITULO V

ADMINISTRACION DE PAVIMENTOS

DEMOSTRACION GRAFICA DE SU ORGANIZACION.-



ADMINISTRACION DE PAVIMENTOSPERSONAL OCUPADO DESDE 1917 -SU CREACION- HASTA 1948.

PRESUPUESTO MUNICIPAL		DENOMINACION DE LA REPARTICION	NUMERO DE EMPLEADOS	OBSERVACIONES
Año	Publ. Ofic.			
1917	48	Oficina de Contribución de Pavimentos y Concesiones de la Dirección de Rentas	16	Más 4 gestores sobre cuotas a domicilio.
1918	76	Ofic. de Contrib. de Pavimentos	18	Más 44 gestores
1919	87	" " " " " "	18	" " "
1920	92	Administ. Genl. de Cost. de Pavim.	28	" 10 "
1921	91	" " " " " "	31	" 10 "
1922	90	" de Contrib. de Pavimentos	31	" 10 "
1923	91	" " " " " "	30	" 10 "
1924	20	" " " " " "	32	- - -
1925	29	" " " " " "	32	- - -
1926	30	" " " " " "	32	- - -
1927	21	" " " " " "	40	Fue trasladada la Sec. Judicial a la Ases. Legal
1928	28	" " " " " "	62	- - -
1929	23	" " " " " "	65	Reinteg. Sec. Jud.
1930	23	" " " " " "	65	- - -
1931	21	" " " " " "	62	Nuevo traslado de la Sec. Jud.
1932	136	Administración de Pavimentos	69	Enero a Febrero
1932	"	" " " " " "	65	Marzo a Diciembre.
1933	24	" " " " " "	63	- - -
1934	53	Administración de Pavimentos	57	- - -
1935	55	" " " " " "	57	- - -
1936	57	" " " " " "	100	- - -
1937	61	" " " " " "	100	- - -
1938	64	" " " " " "	108	- - -
1939	60	" " " " " "	108	- - -
1940	68	" " " " " "	110	- - -
1941	72	" " " " " "	110	- - -
1942	87	" " " " " "	108	- - -
1943	74	" " " " " "	108	- - -
1944	125	" " " " " "	108) 26)	26 Supernumerar.
1945	121	" " " " " "	108) 26)	Idem
1946	111	" " " " " "	104) 36)	36 Supernumerar.

C A P I T U L O V I

D A T O S    H I S T O R I A S

1. Superficie cubierta por los puentes construidos o reconstruidos en la Ciudad de Buenos Aires antes del año 1934 hasta 1946; Inscripción anual.
2. Superficie pavimentada en el mismo periodo; Inscripción por tipo de pavimento empleado.
3. a) Precios máximos fijados para la construcción de los puentes ~~del~~ ~~del~~ de la Ciudad Federal a partir de la Ordenanza Nº 4601 del año 1932.  
b) Representación gráfica de la variación de esos precios máximos.
4. a) Precios máximos fijados para la construcción de los puentes ~~del~~ ~~del~~ de la Ciudad Federal a partir de la Ordenanza Nº 4601 del año 1932.  
b) Representación gráfica de la variación de esos precios máximos.
5. Monto de los bonos de representación emitidos desde la sanción de la Ley Nº 4.501; Detalle por Ley y Serie.
6. a) Monto de la circulación de bonos de representación en el valenano de 1927 a 1946.  
b) Representación gráfica de la variación de esa circulación.
7. Cotizaciones de los bonos de representación en el decenio 1937/46  
b) Representación gráfica de la variación de esas cotizaciones; Ley Nº 7081.
8. a) Cotizaciones de los bonos de representación de la Ley Nº 1159 en el decenio 1937-1946.  
b) Representación gráfica de la variación de esas cotizaciones.
9. Monto de las contribuciones de representación recaudadas por la Administración de Puertos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en el valenano 1927-1946; Proyecto anual.
10. Detalle del número y carácter de las cuentas corrientes por demandas emergentes de obras de representación de la Ciudad Federal cuya apertura se produjo en el el decenio 1937-1946.

CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS

SUPERFICIE CUBIERTA POR LOS PAVIMENTOS CONSTRUIDOS O RECONSTRUIDOS EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES DESDE ANTES DEL AÑO 1884 HASTA 1946.

Cantidad anual

AÑO	SUPERFICIE	AÑO	SUPERFICIE	AÑO	SUPERFICIE
Antes de 1884	375.007	TRANS- PORTE	2.516.902	TRANS- PORTE	12.150.407
1884	1.500	1886	204.645	1888	671.380
1885	1.000	1887	511.909	1889	458.951
1886	10.000	1888	495.511	1890	545.324
1887	60.400	1889	450.322	1891	595.511
1888	124.900	1890	601.158	1892	570.405
1889	95.142	1891	648.065	1893	1.020.322
1890	28.053	1892	621.879	1894	900.502
1891	9.705	1893	922.000	1895	707.251
1892	25.927	1894	710.500	1896	915.129
1893	45.500	1895	550.071	1897	1.294.705
1894	42.115	1896	207.309	1898	610.500
1895	62.000	1897	124.547	1899	327.478
1896	122.410	1898	150.014	1900	605.902
1897	52.002	1899	149.300	1901	175.167
1898	145.704	1900	120.000	1902	152.929
1899	195.225	1901	245.904	1903	294.709
1900	515.075	1902	255.602	1904	180.977
1901	517.010	1903	180.500	1905	181.000
1902	97.540	1904	420.400	1906	10.500
1903	65.300	1905	775.141	-	-
1904	182.000	1906	575.400	-	-
1905	94.051	1907	300.444	-	-
TRANS- PORTE	2.516.902	TRANS- PORTE	12.150.407	TOTAL	22.779.404

TOTAL SUPERFICIE CUBIERTA  
DESDE ANTES DEL AÑO 1884  
HASTA EL AÑO 1946 ..... m2. 22.779.404.-

NOTA: Los datos consignados en este cuadro referidos hasta el año 1938 inclusive, han sido extraídos del "Padrón de Afijados de la Ciudad de Buenos Aires" confeccionado por el Ente Autónomo de Industria Municipal-Oficina de Estadística- (Edic. Julio 1939). El resto de los datos, o sea desde 1939 hasta 1946 responde a las cifras consignadas en las Memorias de la Administración de Pavimentos.



CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS.

SUPERFICIE CUBIERTA POR LOS PAVIMENTOS CONSTRUIDOS O RECONSTRUIDOS  
EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES DESDE ANTES DE 1884 HASTA EL AÑO 1946.

— En m2. —

Año	TIPO DE PAVIMENTO							
	GRANITO	GRANITO USADO	GRANITO LLO	EMPEDRA DO	MADERA	ASFALTO NATURAL	CONG. ASFALT	HORM. ARMADO
(1)	126.573	4.608	-	5.295	6.000	5.004	-	-
1884	1.500	-	-	-	-	-	-	-
1885	1.659	-	-	-	-	-	-	-
1886	8.618	2.250	-	-	-	-	-	-
1887	47.658	5.008	-	7.852	-	-	-	-
1888	109.127	-	-	15.861	-	-	-	-
1889	78.581	1.402	-	16.563	-	-	-	-
1890	58.855	-	-	-	-	-	-	-
1891	9.785	-	-	-	-	-	-	-
1892	23.927	-	-	-	-	-	-	-
1893	43.110	-	270	-	-	-	-	-
1894	42.135	-	-	-	-	-	-	-
1895	82.956	-	-	-	-	-	-	-
1896	122.410	-	-	-	-	-	-	-
1897	52.692	-	-	-	-	-	-	-
1898	142.895	-	-	1.089	-	1.800	-	-
1899	188.642	4.056	-	2.537	-	-	-	-
1900	283.595	27.278	-	-	-	-	-	-
1901	275.562	41.656	-	-	-	-	-	-
1902	94.642	2.698	-	-	-	-	-	-
1903	82.664	2.494	-	-	-	-	-	-
1904	180.573	-	-	-	800	1.130	-	-
1905	90.553	-	-	-	-	4.278	-	-
1906	184.127	-	-	-	1.678	18.840	-	-
1907	263.808	2.794	-	-	30.703	14.604	-	-
1908	427.319	2.592	-	-	10.998	47.802	-	-
1909	418.310	15.407	-	-	2.973	22.632	-	-
1910	585.657	3.387	6.454	-	1.491	49.272	-	-
1911	599.430	9.950	-	-	-	38.685	-	-
1912	882.482	25.714	1.456	-	3.000	9.227	-	-
1913	883.180	3.707	-	-	5.020	21.028	-	-
1914	695.381	6.243	942	-	715	6.319	-	-
1915	502.582	10.831	-	-	-	11.589	-	-
1916	254.661	9.314	896	-	-	2.488	-	-
1917	120.738	632	-	-	777	-	-	-
1918	137.174	-	-	-	-	1.700	-	-
1919	142.970	-	-	-	5.453	937	-	-
1920	77.203	-	-	-	31.720	9.469	-	-
1921	110.461	-	-	-	126.843	8.740	-	-
1922	185.972	-	1.465	-	49.336	16.919	-	-
1923	142.986	-	-	-	20.667	13.017	2.616	-
1924	398.548	-	-	-	30.378	46.832	731	-
1925	600.249	-	-	-	107.033	34.749	16.541	-
1926	553.550	628	5.816	-	156.678	11.444	65.290	-
1927	213.803	-	-	-	43.226	27.299	30.813	-
1928	291.048	-	-	-	23.461	8.553	32.986	15.322
TRANS- PORTE	10.597.247	189.447	17.299	-	638.950	434.137	508.987	15.322

(1) Pavimentos construidos con anterioridad al año 1884.

CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS

SUPERFICIE CUBIERTA POR LOS PAVIMENTOS CONSTRUIDOS O RECONSTRUIDOS

EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES DESDE ANTES DE 1884 HASTA EL AÑO 1946.

En m2.

AÑO	TIPO DE PAVIMENTO							
	GRANITO	GRANITO USADO	GRANITO LLO	EMPEDRA DO	MADERA	ASFALTO NATURAL	CONC. ASPALT.	HORMIG. ARMADO
TRAS PORTE	10.597.247	189.447	17.299	48.997	638.950	434.137	508.987	15.322
1889	236.724	1.200	-	-	24.397	45.180	102.829	3.900
1930	188.943	13.500	312	-	181.359	77.992	46.714	2.132
1931	98.442	-	-	-	124.227	114.447	82.614	10.308
1932	119.910	-	-	-	10.224	105.547	275.242	-
1933	136.140	-	20.886	-	80.388	70.970	344.260	-
1934	24.569	71.356	133.711	-	166.377	11.104	205.512	45.164
1935	27.111	78.904	94.407	-	141.207	5.364	182.666	188.495
1936	28.421	39.656	195.844	-	112.951	9.679	253.378	133.082
1937	38.410	46.770	494.588	-	87.450	39.632	221.454	53.841
1938	1.575	-	138.641	-	30.953	136.871	93.222	109.507
1939	29.166	-	115.804	-	8.809	8.374	7.562	50.509
1940	55.317	-	513.073	-	35.536	-	-	-
1941	-	-	102.213	-	-	-	-	-
1942	6.842	-	92.841	-	-	29.239	-	-
1943	4.524	-	244.206	-	-	-	-	-
1944	-	-	149.563	-	-	-	-	-
1945	-	-	81.449	-	-	7.884	-	-
1946	-	-	1.766	-	-	7.468	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>11.573.341</b>	<b>440.833</b>	<b>2401.597</b>	<b>48.997</b>	<b>1.642.806</b>	<b>1.103.888</b>	<b>2.324.430</b>	<b>612.260</b>

AÑO	ASFALTO BASE NEGRA	MACADAM	ASFALTO ARTIFIC.	HORM. ASF BASE NEG SELLADA	HORMIGON SIN ARMAR
(1)	-	226.387	-	-	-
1900	-	3.200	-	-	-
1910	-	14.872	-	-	-
1913	-	10.061	-	-	-
1914	-	900	-	-	-
1915	-	13.689	-	-	-
1917	-	2.400	-	-	-
1918	-	1.040	-	-	-
1920	1.707	-	-	-	-
1923	1.074	-	-	-	-
1924	-	45.999	-	-	-
1925	-	16.589	-	-	-
1927	-	13.505	-	-	-
1929	7.542	37.179	-	-	-
1930	18.702	33.670	-	-	-
1931	154.839	10.634	-	-	-
1932	59.582	-	-	-	-
1933	427.309	10.375	-	-	-
1934	312.102	14.407	-	-	-
TRANS- PORTE	982.637	454.885	-	-	-

(1) Pavimentos construidos con anterioridad al año 1884.

CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS

SUPERFICIE CHELESTA POR LOS PAVIMENTOS CONSTRUIDOS O RECONSTRUIDOS EN LA CIUDAD DE HERNAN ALEZ DESDE APTER DEL AÑO 1884 HASTA 1948.

- En m<sup>2</sup> -

ANO	ASFALTO BASE NEGRA	MACADAM	ASFALTO ARTIFIC.	HORMIG. ASF. SIN ARMAR BASE NEGRA	HORMIGON ASF. BASE NEGRA SELL.
TRANS- PORTE	982,637	454,885	-	-	-
1935	63,828	5,271	-	-	-
1936	72,825	69,298	-	-	-
1937	307,114	7,544	-	-	-
1938	107,811	-	-	-	-
1939	107,284	-	-	-	-
1940	-	-	147,268	52,708	-
1941	-	-	47,590	23,384	-
1942	-	-	-	24,007	-
1943	-	-	3,005	13,064	-
1944	-	-	18,284	21,150	-
1945	-	-	52,568	57,057	22,852
1946	-	-	-	10,158	-
TOTAL	1,641,477	556,998	248,513	181,495	22,852

R E S U M E N

GRANITO .....	11,575,341	m <sup>2</sup> .
GRANITO USADO .....	440,853	"
GRANITULO .....	2,401,597	"
EMPEDRADO .....	48,397	"
MADERA .....	1,642,808	"
ASFALTO NATURAL .....	1,105,888	"
CONCRETO ASFALTICO .....	2,324,430	"
HORMIGON ARMADO .....	612,260	"
ASFALTO BASE NEGRA .....	1,641,477	"
MACADAM .....	556,998	"
ASFALTO ARTIFICIAL .....	248,513	"
HORMIG. SIN ARMAR .....	181,495	"
HORMIG. ASFALT. BASE NEGRA ..	22,852	"
<b>TOTAL .....</b>	<b>22,779,484</b>	<b>m<sup>2</sup>.</b>

DATOS ESTADISTICOSPRECIOS MAXIMOS FIJADOS PARA LA CONSTRUCCION DE LOS PAVIMENTOS DE LA CAPITAL FEDERAL A PARTIR DE LA ORDENANZA N° 4.601 (1)PAVIMENTOS LISOS (Precio por m2.)

Comprendido obras de infraestructura y superestructura.

TIPO DE PAVIMENTO	ORDENANZA O DECRETO-ORDENANZA								
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
Asfalto artificial	19,10	19,10	19,10	—	—	—	—	22,00	—
Asfalto natural	22,00	21,00	19,10	—	—	—	—	—	—
Base negra sellada - cord.horn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Concrete asfáltico	17,28	17,00	17,00	—	—	—	—	—	—
Hormigón sin malla	10,00	10,00	—	—	—	10,00	12,50	17,00	—
Hormigón armado	—	—	12,00	15,57	12,00	—	—	—	—
Meadas a penetración	3,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Madera	21,13	20,00	20,00	22,42	20,00	—	—	—	—

TIPO	X	XI	XII	XIII	XIV	EXPLICACION
Asfalto artificial	—	—	28,00	—	—	I: Ordenanza 4.601/932 II: " 5.705/932 III: " 8.054/936 IV: " 9.784/938 V: " 11.041/939 VI: " 12.756/941 VII: " 13.410/942
Base negra sellada cord.horn.	15,00	—	19,00	—	—	VIII: Decreto 29/10/945
Hormigón sin malla	—	—	25,00	—	32,00	IX: " 27/ 6/944 X: " 11/ 7/944 XI: " 17/ 6/944 XII: " 14/ 6/945 XIII: " 22/11/945 XIV: " 22/ 5/947
Base negra sellada cordón gran.	—	18,00	26,00	—	—	
Hormig. asf. mant. base y cordones	—	—	—	15,00	—	

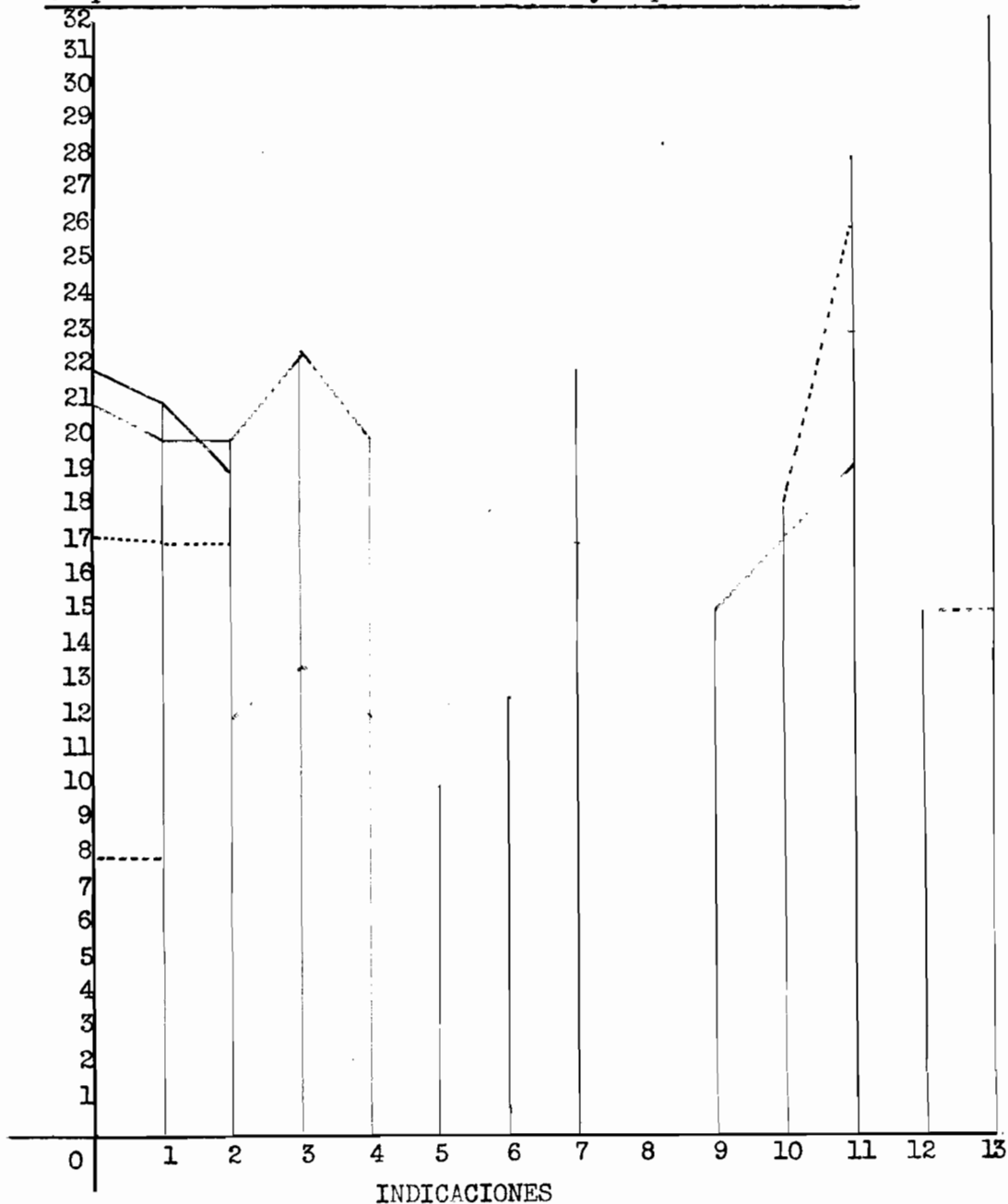
(1) Primer plan de Obras de pavimentación bajo el régimen de la Ley N° 11.503.-año 1932 -

DATOS ESTADISTICOS

REPRESENTACION GRAFICA

DE LOS PRECIOS MAXIMOS FIJADOS PARA LA CONSTRUCCION DE LOS PAVIMENTOS  
DE LA CAPITAL FEDERAL A PARTIR DE LA ORDENANZA N° 4.601 -Año 1932 -  
Pavimentos Lisos (Precio por m2.)

Comprendido obras de infraestructura y superestructura.



Eje de ordenadas: Precio \$ por m2.  
Eje de abscisas : 0:Orden.4601 -1932

1:	"	5705 -1932	Asfalto artificial
2:	"	8054 -1936	Asfalto natural
3:	"	9764 -1938	Base negra sellada con cordón hormig.
4:	"	11041 -1939	Concreto asfáltico
5:	"	12736 -1941	Hormigón sin malla
6:	"	13410 -1942	Hormigón armado
7:	Decreto	29/10/43	Macadam a penetrac.
8:	"	27/ 6/44	Madera
9:	"	11/ 7/44	Base negra sellada con cordón granito
10:	"	17/ 6/44	Hormigón asfalt.sell.
11:	"	14/ 6/45	manteniendo base y cordones.
12:	"	22/11/45	
13:	"	22/ 5/47	

CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS

PRECIOS MAXIMOS FIJADOS PARA LA CONSTRUCCION DE LOS PAVIMENTOS DE LA CAPITAL FEDERAL A PARTIR DE LA ORDENANZA N° 4.801 (1)

PAVIMENTOS GRANITICOS (Precio por m2.)

Comprendido obras de infraestructura y superestructura.

TIPO DE PAVIMENTO	ORDENANZA o DECRETO-ORDENANZA								
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
Granito	22,57	17,-	17,-	25,77	17,-	—	—	—	—
Granito usado	6,-	6,-	—	—	—	—	—	—	—
Granitillo	—	16,50	16,50	19,52	16,50	20,-	25,-	37,-	—
Granito con ralle- nos, mureto etc. (zona Boca)	—	—	—	—	—	—	—	—	50,-

TIPO DE PAVIMENTO	I
Granitillo	50,-

INDICACIONES

- I : Ordenanza 4.801 año 1932
- II : " 5.705 " 1932
- III : " 6.054 " 1936
- IV : " 9.784 " 1938
- V : " 11.041 " 1939
- VI : " 13.430 " 1942
- VII : Decreto Ordenanza 27/6/44
- VIII : " " 14/8/45
- IX : " " 29/2/47
- X : " " 22/5/47

(1) Primer plan de obras de pavimentación bajo el régimen de la Ley N° 11.595 -año 1932-

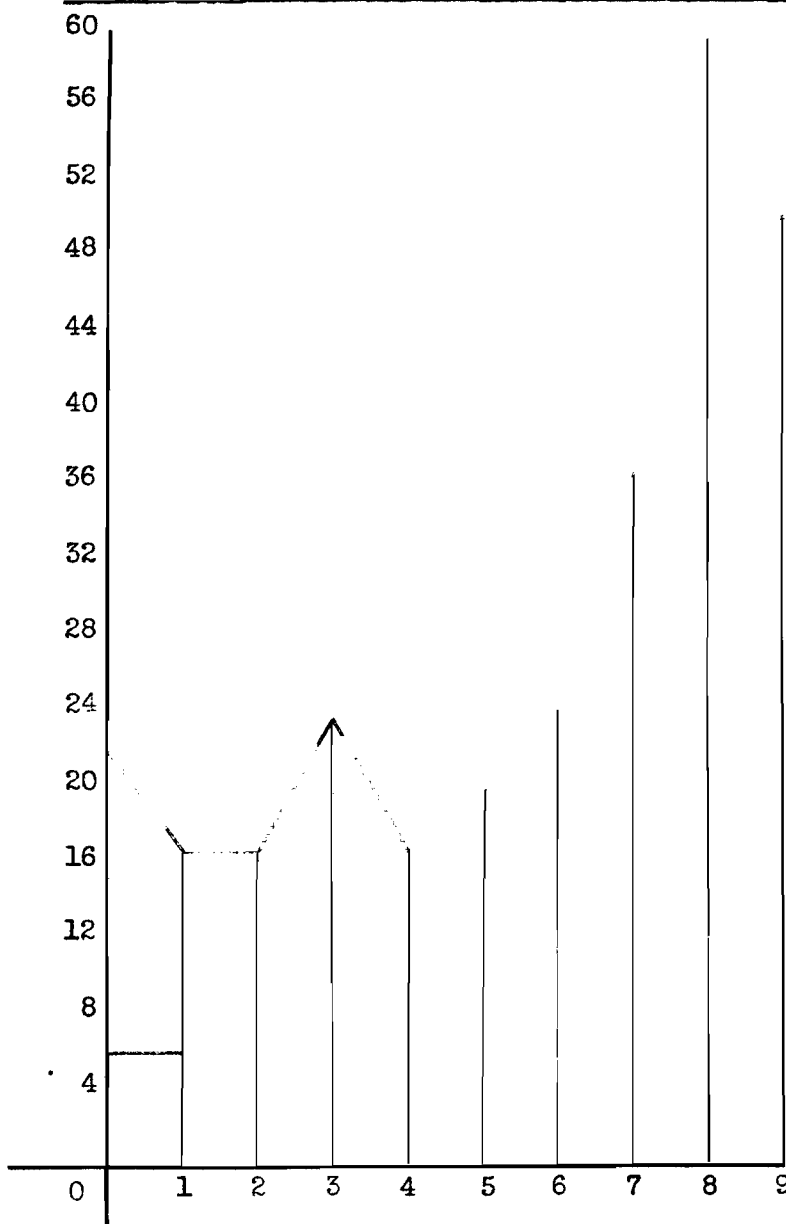
DATOS ESTADISTICOS

REPRESENTACION GRAFICA

DE LOS PRECIOS MAXIMOS FIJADOS PARA LA CONSTRUCCION DE LOS PAVIMENTOS DE LA CAPITAL FEDERAL A PARTIR DE LA ORDENANZA N° 4.601 - Año 1932 -

Pavimentos Graníticos (Precio por m2.)

Comprendido obras de infraestructura y superestructura.



INDICACIONES

<u>Eje de ordenadas:</u> Precio \$ por m2.	Granitullo
<u>Eje de abscisas :</u> 0: Orden. 4601-1932	
1: " 5705-1932	Granito
2: " 8054-1936	
3: " 9764-1938	Granito usado
4: " 11041-1939	
5: " 13410-1942	Granito con
6: Decreto -27/6/44	rellenos, mu-
7: " 14/6/45	retes, etc.
8: " 29/3/47	(zona Boca)
9: " 22/5/47	

CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS

MONTOS DE LOS BONOS DE PAVIMENTACION EMITIDOS PARA LA PAVIMENTACION DE LA CAPITAL FEDERAL DESDE LA SANCION DE LA LEY N° 4.391 HASTA FINES

DEL AÑO 1.948.

<u>LEY</u>	<u>SERIE</u>	<u>IMPORTE</u>
4.391	-	V\$13.707.100.-
7.091	-	" 57.882.500.-
9.142	-	" 13.717.000.-
7.091	1a.	" 4.681.800.-
"	2a.	" 4.843.000.-
"	3a.	" 4.993.500.-
"	4a.	" 4.685.200
"	5a.	" 9.937.000.-
"	6a.	" 9.387.800.-
"	7a.	" 9.698.900.-
"	8a.	" 9.225.900.-
"	9a.	" 9.669.800.-
"	10a.	" 9.821.100.-
"	11a.	" 8.890.500.-
"	12a.	" 8.201.500.-
"	15a.	" 7.965.100.-
11.593	3a.	" 1.029.800.-
"	4a.	" 11.720.800.-
"	5a.	" 13.207.500.-
"	6a.	" 17.821.700.-
"	7a.	" 8.788.000.-
"	8a.	" 19.082.700.-
"	9a.	" 19.640.000.-
"	10a.	" 3.898.500.-
"	13a.	" 7.582.000.-
"	14a.	" 4.335.200.-
<b>TOTAL .....</b>		<b>V\$N 294.618.100.-</b>



CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS

MONTO DE LA CIRCULACION DE BONOS DE PAVIMENTACION EN EL VEINTENO DE

1927-1946

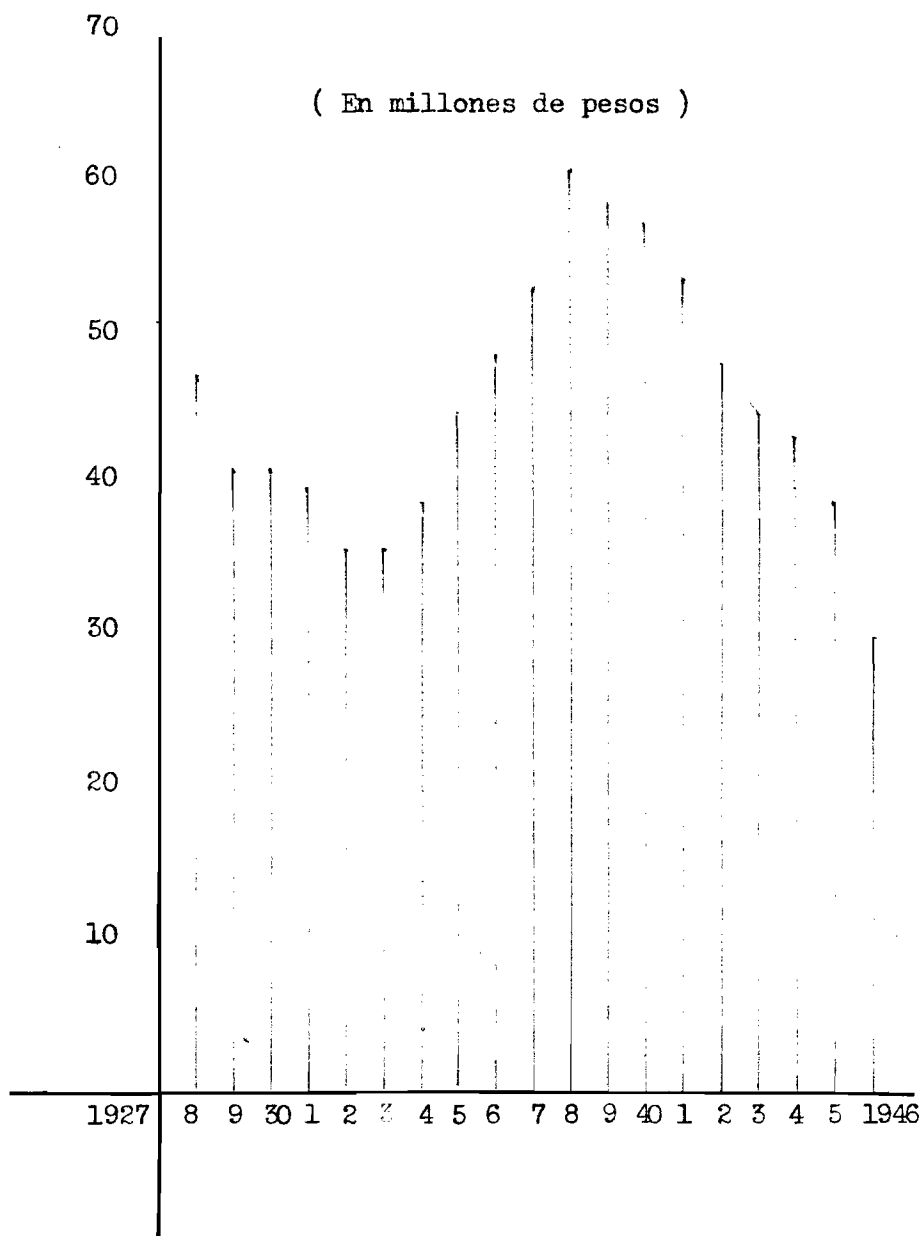
A1 31/12/1927	\$	51.116.300.-
" 31/12/1928	"	47.625.200.-
" 31/12/1929	"	41.838.300.-
" 31/12/1930	"	41.576.500.-
" 31/12/1931	"	40.288.600.-
" 31/12/1932	"	36.480.600.-
" 31/12/1933	"	36.584.300.-
" 31/12/1934	"	38.399.000.-
" 31/12/1935	"	45.24.500.-
" 31/12/1936	"	47.286.400.-
" 31/12/1937	"	55.617.100.-
" 31/12/1938	"	61.415.200.-
" 31/12/1939	"	58.992.600.-
" 31/12/1940	"	57.495.700.-
" 31/12/1941	"	54.559.700.-
" 31/12/1942	"	47.767.300.-
" 31/12/1943	"	45.826.900.-
" 31/12/1944	"	43.477.000.-
" 31/12/1945	"	39.860.000.-
" 31/12/1946	"	30.257.400.-

DATOS ESTADISTICOS

REPRESENTACION GRAFICA

VARIACION DE LA CIRCULACION DE BONOS DE PAVIMENTACION EN EL VEINTENO

1927-1946



INDICACION:

Eje de ordenadas: Monto de la circulación al 31 de diciembre de cada año

Eje de abscisas : Año respectivo.

CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS

COTIZACIONES DE LOS BONOS DE PAVIMENTACION NEGOCIADOS EN LA BOLSA DE COMERCIO DE BUENOS AIRES DURANTE EL DECEENIO DE 1937 A 1946 .

L E Y N° 7.091 (Amort.7% Inter. 5%)

SERIE	Año 1937			Año 1938			Año 1939		
	Mas Baja	Mas Alta	Pro-medio	Mas Baja	Mas Alta	Pro-medio	Mas Baja	Mas Alta	Pro-medio
9a.	99.-	101,80	100,40	99,50	100,50	100.-	101,10	101,20	101,15
10a.	98,70	101,50	100,10	99,50	100,50	100.-	99,70	101,40	100,55
11a.	98,70	101,60	100,15	99,20	101.-	100,10	98,50	102,50	100,50
12a.	99.-	101.-	100.-	98,50	101,50	99,80	98.-	102,10	100,05
13a.	98,40	100,20	99,30	98,20	101,70	99,85	98,10	100,90	99,50

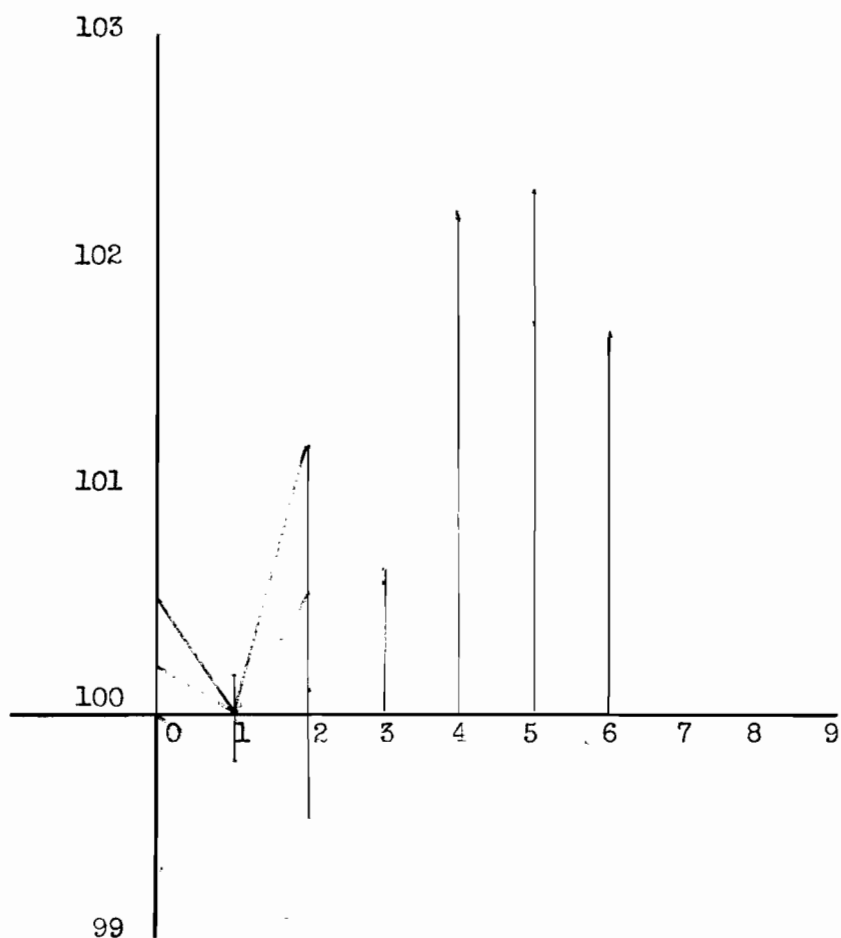
SERIE	Año 1940			Año 1941			Año 1942		
Serie 11a.	99,50	101,80	100,65	—	—	—	—	—	—
12a.	99,20	101,80	100,50	100,60	103,70	102,15	100,60	103.-	101,80
13a.	99.-	101,90	100,45	100,60	103,70	102,15	101,50	103.-	102,25

SERIE	Año 1945		
13a.	100,60	102,60	101,70

DATOS ESTADISTICOSREPRESENTACION GRAFICADE LAS COTIZACIONES DE LOS BONOS DE PAVIMENTACION NEGOCIADOS EN LA  
BOLSA DE COMERCIO DE BUENOS AIRES

DECENIO 1937 - 1946

L E Y N° 7.091INDICACIONESEje de ordenadas: Valor de cotización promedio de los bonos.Ley 7.091Eje de abscisas : 0 ; año 1937

Serie 9a. ———

1 : " 1938

" 10a. ———

2 : " 1939

" 11a. ———

3 : " 1940

" 12a. ———

4 : " 1941

" 13a. - - - -

5 : " 1942

6 : " 1943

7 : " 1944 (x)

8 : " 1945 (x)

9 : " 1946 (x)

(x) En los años indicados no existía ya circulación de bonos de la Ley 7.091 por haber sido redimidos.

## DATOS ESTADISTICOS

COTIZACIONES DE LOS BONOS DE PATRONACION MERCANTILES EN LA POLSA

DE GOBIERNO DE BUENOS AIRES DURANTE EL DECENIO DE 1937 A 1946 .

L. E. Y. N° 11.895

SERIE	AÑO 1937			AÑO 1938			AÑO 1939		
	Más Baja	Más Alta	Promo- dio	Más Baja	Más Alta	Promo- dio	Más Baja	Más Alta	Promo- dio
5a.	96,30	101,80	100,05	100,80	101,--	100,80	--	--	--
4a.	100,20	104,--	102,10	100,80	103,80	102,--	100,50	104,--	102,25
5a.	97,28	101,50	99,85	98,10	101,50	99,80	97,20	101,70	99,45
6a.	97,40	100,50	98,95	95,--	100,--	97,50	96,40	101,--	98,70
7a.	100,20	105,70	101,95	100,20	103,80	102,--	100,60	104,--	102,50
8a.	--	--	--	86,80	88,70	87,50	85,20	94,--	89,60
9a.	--	--	--	88,80	91,50	90,15	88,20	94,80	91,55
SERIE	AÑO 1940			AÑO 1941			AÑO 1942		
5a.	96,--	100,--	99,--	--	--	--	--	--	--
4a.	100,--	105,--	102,50	102,80	107,--	104,45	103,50	108,--	105,75
5a.	99,40	101,80	100,85	99,80	100,10	99,95	100,80	103,50	102,05
6a.	97,10	102,20	99,65	100,50	103,80	101,90	100,70	103,80	102,25
7a.	100,10	104,80	102,45	101,80	105,--	103,25	102,--	106,50	104,25
8a.	90,--	95,--	92,80	92,50	101,20	96,85	101,--	102,80	102,45
9a.	91,80	97,30	94,25	96,80	102,--	98,15	100,80	104,--	102,45
SERIE	AÑO 1943			AÑO 1944			AÑO 1945		
4a.	102,50	108,80	104,85	104,10	107,20	105,85	105,--	107,--	106,--
5a.	101,80	108,20	102,50	102,20	104,30	103,25	101,--	102,20	101,55
6a.	101,50	108,10	102,39	102,10	104,10	103,19	100,85	104,--	102,45
7a.	102,50	108,50	104,--	103,20	108,20	104,70	105,70	104,50	104,19
8a.	101,30	108,70	102,45	102,10	105,50	103,80	103,60	105,75	104,67
9a.	101,50	108,80	102,55	101,80	105,40	102,45	101,90	104,50	103,20
10a.	100,70	100,70	100,70	100,70	102,50	101,60	100,50	102,40	101,45
13a.	99,40	101,20	100,50	100,--	102,80	101,40	100,95	102,70	101,85
14a.	98,--	102,80	100,10	100,60	102,60	101,70	100,40	102,60	101,50
SERIE	AÑO 1946			INDICACIONES			Interés		
4a.	102,--	107,--	104,50	Serie 5a. Amortizac. 15% Interés 5%			2%	"	6%
5a.	100,--	105,80	101,75	" 4a. " "			7%	"	5%
6a.	102,--	104,20	103,10	" 5a. y 6a. " "			7%	"	6%
7a.	101,80	103,10	102,20	" 7a. " "			5%	"	4%
8a.	100,50	102,60	101,55	" 8a. " "			7 1/2%	"	4 1/2%
9a.	100,70	102,50	101,80	" 9a. y 10a. " "			5%	"	4 1/2%
12a.	100,80	102,60	101,80	" 12a. " "			7 1/2%	"	4 1/2%
14a.	100,80	102,60	101,80	" 14a. " "			7 1/2%	"	4 1/2%



DATOS ESTADISTICOS.MONTO DE LAS CONTRIBUCIONES DE PAVIMENTACION RECAUDADAS POR LA ADM.  
DE PAVIMENTOS DE LA MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.VEINTENO 1927-1946.

Año 1927	\$	15.476.841,06
" 1928	"	10.161.462,74
" 1929	"	10.702.443,37
" 1930	"	12.870.664,43
" 1931	"	12.644.421,19
" 1932	"	11.521.977,40
" 1933	"	10.883.539,78
" 1934	"	9.784.880.-
" 1935	"	14.664.376,10
" 1936	"	11.774.120,56
" 1937	"	12.314.550,17
" 1938	"	12.906.302,25
" 1939	"	15.522.866,12
" 1940	"	14.318.176,05
" 1941	"	12.963.845,08
" 1942	"	11.710.503,55
" 1943	"	12.494.501,95
" 1944	"	14.125.872,61
" 1945	"	11.079.207,01
" 1946	"	12.620.986,41

TOTAL.... \$ 248.620.538,60

---

Promedio anual del  
veinteno 1927-1946... \$ 12.410.000.-

---

CAPITULO VI

DATOS ESTADISTICOS.

DETALLE DE LAS CUENTAS CORRIENTES POR DEUDAS EMERGENTES DE OBRAS DE PAVIMENTACION DE LA CAPITAL FEDERAL CUYA APERTURA SE EFECTUO EN EL DECENIO 1937-1946.

AÑO	CARACTER DEL CONTRIBUYENTE				T O T A L E S		
	VECINOS	MUNICI- PALIDAD	CONSEJO MUN.ED.	GOBIERNO NACIONAL	DEL AÑO	HASTA AÑO	GENERAL
					-1-	-2-	1 + 2
1937	13.258	98	6	74	13.436	132.849	146.285
1938	9.420	83	5	4	9.512	146.285	155.797
1939	15.471	79	15	44	15.569	155.797	171.366
1940	14.696	58	10	3	14.767	171.366	186.133
1941	5.136	13	4	3	5.161	186.133	191.294
1942	2.885	28	-	-	2.911	191.294	194.205
1943	4.752	119	12	2	4.885	194.205	199.070
1944	3.055	180	7	2	3.244	199.070	202.314
1945	7.114	44	5	14	7.176	202.314	209.489
1946	941	39	5	2	985	209.489	210.474
Total	76.666	746	65	148	77.625	-	-



CAPITULO VII

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO VII

- BIBLIOGRAFIA.-

OBRAE

ALBERDI, Juan Bautista - "Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina". Ed. 1854. Bs. As.

BELTRAME, José ..... "Contribución de pavimentación - Límite de la obligación impuesta a los ferrocarriles nacionales (Ley N° 10.857) - Antecedentes jurisdiccionales". Ed. 1938 Bs. As.

BILBAO, Manuel ..... "Buenos Aires". Ed. 1901. Bs. As.

BUCICH ESCOBAR, Ismael "Buenos Aires Ciudad". Ed. 1935 Bs. As.

CODIGO DE COMERCIO ARG. "Recopilación Códigos de la República Argentina". Ed. 1929. Bs. As.

CODIGO CIVIL ARGENTINO -Idem Recopilación-

COOLEY ..... "On taxation".

DIRECOTO MUNICIPAL .... "Ley Orgánica Municipal, reglamentos, etc." Ed. 1936 Bs. As.

EINAUDI ..... "Corso di Scienza della Finanza".

GARCIA GONZALO, A. .... "Inconstitucionalidad de la Ley de pavimentación 7.091". Ed. 1932. Bs. As.

GARCIA, Juan Agustín . "La Ciudad Italiana". Ed. 1923. Bs. As.

LEVENE, Ricardo ..... "Lecciones de Historia Argentina". Ed. 1914. Bs. As.

LOPEZ VARELA ..... "Fundamento jurídico financiero de la contribución de mejoras. Rev. Pa. C. C. Comarc. y Pol. Ed. 1928.

ROSEWATER ..... "Special Assessment".

SELIGMAN ..... "Essais sur l'impôt".

PUBLICACIONES VARIAS

ASOCIACION ARGENTINA DE IMPORTADORES DE AUTOMOVILES Y ANEXOS ..... 1. "Beneficios económicos y sociales de las líneas carreteras". Ed. 1928 Bs. As.  
 2. "Recopilación de Leyes Federales referente a puentes, caminos, puestas y mensajerías en la República y de pavimentos de la Ciudad de Buenos Aires". Ed. 1929. Bs. As.

BOLETIN MUNICIPAL .... Publicación diaria.

////

BIBLIOGRAFIA.-

- BOLETIN OFICIAL ..... Publicación diaria.
- BOLSA DE COMERCIO DE BUENOS AIRES ..... Boletines diarios, semanales y anuales.
- DIARIO "LA RAZON" ..... Publicaciones ediciones 8/10/939 y 3/5/944.
- ENTE AUTONOMO DE INDUSTRIA MUNICIPAL ..... "Padrón de afirmados de la Ciudad de Buenos Aires"-Of. Est.ística-julio 1939 -Bs.As.
- HONORABLE CONSEJO DELIBERANTE ..... "Diarios de Sesiones". Bs.As.
- HONORABLE CONGRESO DE LA NACION ..... "Publicación Oficial de las Leyes Nacionales
- MINISTERIO DE HACIENDA DE LA NACION ..... 1. Publicaciones Texto ordenado Leyes del Impuesto a los Récitos-Ed.1937 Bs.As.  
2. Memoria Año 1938 -Tomo I- Ed.1939 Bs.As.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES ..... 1. Memorias anuales Adm.de Pavimentos.  
2. Presupuestos Anuales de Recursos y Gastos.  
3. Revista de Estadística Municipal.  
4. Estados Analíticos Contables.
- REVISTA DE CIENCIAS ECONOMICAS ..... Publicación mensual.
- REVISTA DE DERECHO Y ADMINISTRAC. MUNICIPAL ..... Publicación octubre 1934 -Edic. N° 56 BsAs.  
Trabajo de BIELSA, Rafael: "Carácter jurídico de las contribuciones de mejoras en lo que respecta a su pago y a las exenciones".
- RECOPILACION ORDENANZAS IMPOSITIVAS MUNICIPALES ..... Publicación anual.
- REVISTA DE INFORMACION MUNICIPAL ..... "Memoria Sintética 1943-1944-1945".

...

*Trabajo de BIELSA, Rafael*

17

TRABAJO

" LA PAVIMENTACION DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES "

INDICE

	Pag.
<b>CAPITULO I:</b>	
Introducción - Consideraciones generales .....	1
<b>CAPITULO II:</b>	
Antecedentes históricos .....	7
<b>CAPITULO III:</b>	
Legislación .....	23
<b>CAPITULO IV:</b>	
Financiación .....	96
<b>CAPITULO V:</b>	
Planificación, ejecución y administración de las obras autorizadas por las leyes de pavimentación .....	117
<b>CAPITULO VI:</b>	
Datos estadísticos .....	131
<b>CAPITULO VII:</b>	
Bibliografía .....	149