

C

Sistema Argentino de Señales Camineras
Modificaciones introducidas a su forma
página 2

reteras

Año VII Nº 23
ENERO - MARZO 1961



ASOCIACION ARGENTINA
DE CARRETERAS



CONSEJO DIRECTIVO

de la

Asociación Argentina de Carreteras

ADHERIDA A LA INTERNATIONAL ROAD FEDERATION



PRESIDENTE	Luis De Carli	(Cámara Argentina de la Construcción)
VICEPRESIDENTE 1º	Edgardo Rambelli	(Shell, Compañía Argentina de Petróleo S.A.)
VICEPRESIDENTE 2º	Juan Agustín Valle	(Representante de la Categoría "A" - Socios Individuales)
SECRETARIO	Ezio M. A. Strazzolini	(Yacimientos Petrolíferos Fiscales)
PROSECRETARIO	Carlos Oppicci	(Esso S.A. Petrolera Argentina)
TESORERO	Lucas G. M. Marengo	(Marengo S.A.I.C.F.)
PROTESORERO	Walther Burgwardt	(Burgwardt y Cía. S.A.I.C. y Agroganadera)
VOCAL	Néstor C. Alesso	(José M. Aragón S.A.)
	Marcelo J. Alvarez	(Representante de la Categoría "A" - Socios Individuales)
	Eduardo I. Arenas	(Dirección Nacional de Vialidad)
	Arturo A. Buxton	(Automóvil Club Argentino)
	Juan F. García Balado	(Instituto del Cemento Portland Argentino)
	Enrique Humet	(Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires)
	José María Raggio	(Representante de la Categoría "A" - Socios Individuales)
	Marcos Sastre	(Representante de la Categoría "A" - Socios Individuales)
	Tibor Teleki	(Industrias Kaiser Argentina)
	Luis María Salazar	(Comisión Permanente del Asfalto)

Delegaciones en el Interior

CATAMARCA

(COMISION PROVISORIA ORGANIZADORA)

Presidente	Edmundo Gelosi	(Casa Gelli)
Vicepresidente	Mario Folquer	(Ferreya y Folquer (Estudios y Construcciones)
Secretario	Pedro R. Puerta	(Emp. Constructora Ing. Pedro R. Puerta)
Tesorero	Pedro I. Gómez	(Emp. de Transportes Gómez Hnos.)
Vocales	Esteban Milanesi	(Milanesi Hnos, Agentes Ford)
	Mario S. Perdiguero	(Cámara Gremial del Transporte Automotor)
	Rafael Pérez (h.)	(Representante Mercedes-Benz Argentina)
Vocales Suplentes	Oscar Niederle	(Representante de la Categoría "A" - Socios Individuales)
	Andrés Vázquez de Novoa	(Distrito 11 de la Direc. Nac. de Vialidad)
	Renato Morandini	(Dirección Provincial de Vialidad)

(Continúa en la contratapa interior)

DROGACO S. A.
ARMCO
BRANDER S. A.
CONARG
CORP. CEMENTERA
ARGENTINA S. A.
DIRECC. DE VIALIDAD
DE LA PROV. DE BS. AS.
EQUIMAC S. A.
EQUIPOS Y MATERIALES
S. A. C. e I.
FIRESTONE DE LA
ARGENTINA S. A. I. C.
INSTITUTO DEL CEMENTO
PORTLAND ARGENTINO
VIALCO S. A.

CARRIÈRES

ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS

AÑO VII

ENERO - MARZO 1961

№ 23

Director: Ing. Eduardo Arenas. - Secr. de Redac.: Antonio P. Lomónaco. - Registro de la Prop. Intelectual N° 641.111. - Revista cuatrimestral editada por la Asociación Argentina de Carreteras. - Adherida a la Asociación de la Prensa Técnica Argentina. - Direc., Redac. y Adm.: Venezuela 770, Buenos Aires, Argentina. Cables "Carreteras" - Teléfonos: 30 - 0889 y 34 - 8076.

SUMARIO

	Pág.
EL MEJOR SISTEMA:	
La licitación pública. — Editorial	2
SISTEMA ARGENTINO DE SEÑALES CAMINERAS	
Modificaciones introducidas a su forma. — Por el ingeniero Héctor J. G. Delle Donne	3
CONVENCION SOBRE CIRCULACION POR CARRETERAS	
Conferencia de las Naciones Unidas sobre transporte por carretera y transporte por vehículos automotores	10
LAS SESIONES DEL CONSEJO VIAL FEDERAL	22
PLAN DE OBRAS EN LA RED NACIONAL	
Informe preparado por la Dirección Nacional de Vialidad	28

PORTADA: Ruta 7, tramo Hotel Villavicencio-empalme Quebrada del Toro. Aspecto panorámico de los caracoles de Villavicencio obtenido desde La Cuesta (Foto Vialidad Nacional). CONTRATAPA (Exterior): Del Sistema Argentino de Señales Camineras. Nueva señal que indica escuela, en reemplazo de la placa anterior con la palabra "Escuela".



Por Más y Mejores Caminos

EL MEJOR SISTEMA:

La licitación pública

DURANTE casi tres lustros, el país experimentó una marcada inactividad oficial en lo referente a la construcción de caminos. Más aún, la red vial existente sufrió un proceso de progresiva destrucción por falta de un eficaz mantenimiento y por un tránsito que superaba la capacidad portante de las calzadas.

Por fin la situación hizo crisis y tanto el gobierno de la Nación, como los de provincias, debieron abocarse a la tarea de reconstruir y extender las carreteras. Ello promovió la confección de planes de obras y la afanosa búsqueda de los recursos financieros y técnicos necesarios para llevarlos a cabo. También debieron arbitrase nuevos sistemas de financiación, tales como la contratación de trabajos con regímenes de pagos a plazos.

Deseosos de ejecutar con toda premura los trabajos programados, algunos gobiernos provinciales han efectuado contrataciones con empresas extranjeras que carecían de antecedentes en el país, con el serio agravante que la contratación se hizo directamente, prescindiendo de la licitación pública.

¿Cuál ha sido, en último análisis, la razón de esas contrataciones? Todo induce a pensar que el motivo de tan inusuales procedimientos haya sido la presunción de que las empresas argentinas carecen de la necesaria capacidad técnico-financiera para realizar trabajos superiores a los habituales.

No cabe duda que durante años nuestras empresas sufrieron un proceso de contención en su desarrollo: impedidas de renovar sus equipos por trabas que les imponía el fisco, y de asentar sus capitales por esa misma razón y por las constantes reducciones en el ritmo de ejecución de las obras a su cargo, en muchos casos sus capacidades de ejecución declinaron y efectivamente, sus posibilidades constructivas se vieron reducidas. Mientras tanto, y por contraste, empresas extranjeras veían facilitada la introducción de abundantes equipos y eran contratadas para realizar obras que, por lo común, quedaban inconclusas y que en ciertos casos originaron pleitos interminables y aún causas que tuvieron que ventilarse en los estrados de la justicia del crimen.

No obstante esas penurias, y el desaliento presumible, en cuanto el fisco eliminó o redujo los obstáculos, las empresas argentinas emprendieron su reequipamiento con todo entusiasmo a tal extremo que, en poco tiempo, recuperaron posiciones y adquirieron una capacidad ejecutiva paralela a las necesidades emanadas de los planes de obras.

Buena prueba de ello han sido las licitaciones públicas de importantísimas obras que recientemente realizaron las direcciones de vialidad de la nación y de la provincia de Buenos Aires. En esos casos las empresas argentinas que formularon ofertas desplazaron a las extranjeras y resultaron adjudicatarias de trabajos que, por sus montos, fueron los más importantes hasta ahora licitados en este país, y con muy extremas condiciones de pago, ya que sólo el 30 % de los montos se pagará al contado, quedando el restante 70 % para ser cubierto con pagos diferidos, con el añadido de que las ofertas fueron inferiores a los presupuestos oficiales.

Este aspecto financiero de las obras que ahora se están licitando en el país constituye, precisamente, un espejismo en el que algunos gobiernos provinciales están propensos a caer. En efecto, se piensa que las empresas podrán autofinanciarse para esas obras con pagos diferidos y que esa capacidad financiera no se da en las nuestras. La verdad es que tanto unas como las otras requerirán, en todos los casos, el apoyo de grupos financieros. Esa es la práctica universalmente aceptada ya que las empresas o son constructoras o son financistas. No tendría sentido que fuesen ambas cosas a la vez. De modo que tampoco este aspecto de la cuestión podría ser esgrimido como justificativo de adjudicaciones directas que eliminen la conveniente competencia local. En todo caso, con referencia al aspecto financiero, lo más conveniente es que sea el Estado el que obtenga directamente el apoyo financiero, por medio de empréstitos u otro sistema, de modo que, en la práctica el pago a los constructores se efectúe al contado, con gran beneficio para todos.

Con estos y otros similares argumentos, la Cámara Argentina de la Construcción recientemente se ha dirigido a los gobiernos de provincias, solicitándoles la adopción permanente de las tradicionales normas de la licitación pública, cuando se trate de contratar la ejecución de obras viales.

Nos parece sensata y oportuna la recomendación de esa Cámara, por que tiende a favorecer una actividad fundamental para el país.

SISTEMA ARGENTINO DE SEÑALES CAMINERAS

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS A SU FORMA

Por el ingeniero

HECTOR J. G. DELLE DONNE

El desarrollo cada vez mayor del automovilismo y el correlativo aumento de conductores que transitan por más de un país, llevó a la necesidad de tratar de unificar el sistema de señalamiento caminero con miras a lograr la mayor eficiencia y facilitar su interpretación aun para conductores de otros países.

ANTECEDENTES

La República Argentina, por medio de la ley 12.153, adhirió a la Convención sobre Circulación Internacional de Automóviles, suscripta en París el 24 de abril de 1926, en cuyo artículo 9° se expresa, entre otras cosas, lo siguiente: "Cada uno de los Estados contratantes se compromete a cuidar en la medida de su autoridad de que a lo largo de los caminos no sean colocadas para señalar los pasos peligrosos otras señales que las que ya figuran en el anexo F de la presente Convención".

Posteriormente, en 1931, se realizó una Convención sobre la unificación del sistema de señales en las carreteras que adoptó el llamado sistema "internacional" o "europeo", el cual contó con la ratificación o adhesión de 15 países del continente europeo e incorporaba las señales prescriptas en la Convención de 1926 como parte del Sistema.

En 1939 se celebró en Chile el Tercer Congreso Panamericano de Carreteras y en él se resolvió recomendar —haciendo algunas salvedades— la aplicación inmediata en todos los países de América el sistema americano de señales contenido en el "Manual on Uniform Traffic Control Devices", publicación norteamericana de la Public Roads Administration. Mientras tanto, se reunía durante los años 1938 y 1939, bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones, el Comité de Expertos para la Codificación del Derecho de Vialidad que estudió la unificación del sistema de señales de carreteras, preparando, en el año 1939, un proyecto para tal fin.

La revisión de la Convención de 1931 sobre la ya mencionada unificación del sistema de señales, dió origen a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carreteras y Transporte por Vehículos Automotores, celebrada en Ginebra del 23 de agosto al 29 de septiembre de 1949, la cual aprovechó para el cumplimiento de su cometido el trabajo del Comité de Expertos citado en el párrafo anterior.

Mientras esto ocurría el sistema de señales contenido en el Manual on Uniform Traffic Devices, llamado "Sistema Americano" iba difundiéndose con rapidez por las Américas siendo adoptado con variaciones por buena parte del hemisferio occidental, no obstante no tener sanción oficial de ninguna convención internacional.

Frente a la difusión alcanzada por los dos sistemas, el "americano" y el "europeo", diversas reuniones internacionales que trataron temas afines con el automovilismo recomendaron que se procediera a unificar las señales.

Finalmente, la Conferencia realizada en Ginebra por las Naciones Unidas durante el año 1949, frente a las dificultades que se presentaron para aunar opiniones, dado el desarrollo que habían alcanzado esos dos sistemas de señales camineras, concluyó abriendo a la firma la Convención sobre Circulación por Carretera, entre cuyas disposiciones se incluía un solo artículo —el 17°— referente a señalamiento. Este artículo contenía algunos principios muy generales, y como documento separado un protocolo único facultativo sobre señales camineras que incorporaba, con ligeras modificaciones, las disposiciones presentadas en forma de proyecto al reunirse la Conferencia, proyecto éste que era el fruto del trabajo del Comité de Expertos (1938-1939) del que se habló anteriormente.

La República Argentina, cuyo sistema utilizado en la Red Nacional Troncal de caminos era muy parecido al "americano", adhirió a este Protocolo sobre señales camineras. Recientemente Vialidad Nacional al proceder a la modificación de las señales que anteriormente denominaba de "Precaución" y de "Peligro", contenidas en su manual "Sistema Argentino de Señales Camineras", ha tenido en cuenta la adhesión del país ya mencionada, y es por ello que los cambios introducidos acercan mucho este nuevo tipo de señales a las recomendadas en el Protocolo.

* * *

A continuación se detallan las principales modificaciones introducidas por Vialidad Nacional.

MODIFICACIONES EN LA FORMA

En el sistema anteriormente vigente Vialidad Nacional designaba como Señales de Peligro a las con-



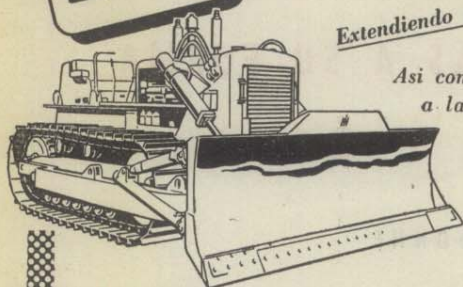
INTERNATIONAL

Construyendo..!

Extendiendo caminos

Extrayendo riquezas

Así contribuyen los equipos **INTERNATIONAL** a la recuperación económica del país.



PAYSCRAPERS

Moto-palas **International** de moderno diseño disponibles en 2 modelos de 11,46 m³ y 16,80 m³ de capacidad. Este equipo constituye la máquina ideal para movimientos de tierra.

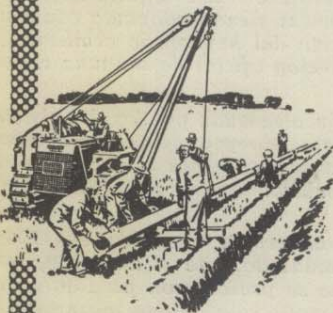
Tractores con potencias hasta 200 HP, provistos con topadoras rectas o angulares y con controles a cable o hidráulicos.



EQUIPOS

INTERNATIONAL SUPERIOR

Tractores **International** con plumas laterales Superior, la máquina preferida por las grandes compañías dedicadas al tendido de oleoductos, gasoductos, etc.



PAYLOADER

INTERNATIONAL DROTT

Pala frontal 4 en 1, sobre tractor con neumáticos. En capacidades desde 0,760 m³ hasta 2 m³, y en potencias desde 50 hasta 125 HP, en modelos a nafta o Diesel. Esta máquina de diseño exclusivo lo hace ideal para el contratista constructor, industrial, minero, etc., por su gran versatilidad.

Este equipo puede ser provisto con pala cargadora frontal común, como así también montado sobre carriles.



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

EQUIMAC S. A.

CORRIENTES 545

BUENOS AIRES

T. E. 49.7280 y 49.5723

TALLERES: GOBERNADOR VERGARA 1646 . MORON

MODIFICACIONES EN LOS COLORES

Las señales triangulares anteriores llevaban fondo blanco, símbolos negros y guarda roja, mientras que las cuadradas de Precaución tenían su fondo amarillo con símbolo o leyenda en negro y guarda también en negro. La modificación introducida por Vialidad Nacional consiste en uniformar los colores, tanto en las placas triangulares como en las cuadradas, adoptando, de acuerdo con las recomendaciones de las Naciones Unidas, fondo amarillo y los símbolos o leyendas y las guardas de color negro.

MODIFICACIONES EN LAS MEDIDAS

Se tiende a uniformar con las recomendadas por las Naciones Unidas las medidas de las placas cuadradas para señales de peligro, que antes eran de 70 cm de lado, llevándolas a 60 cm. Por otra parte la nueva dimensión adoptada coincide con la que contiene la publicación norteamericana de la Public Roads Administration "Manual on Uniform Traffic Control Devices", preparado conjuntamente por un Comité integrado por representantes de la American Association of State Highway Officials, el Institute of Traffic Engineers y la National Conference on Street and Highway Safety.

En lo que respecta a las señales triangulares que quedan subsistentes, su tamaño de 1,07 m de lado se reduce a 90 cm de lado.

PREVISION POR FUTURO USO DE MATERIAL REFLECTANTE

El cambio de las dimensiones de las placas ha obligado a diseñar nuevamente los símbolos. En esto Vialidad Nacional ha tenido presente su propósito de dotar a la red pavimentada, de señales de peligro del tipo reflectante, sobre lo cual ya se están llevando a cabo ensayos. La adopción de este tipo de señales se traducirá en una apreciable mejora para la seguridad en el tránsito nocturno por las rutas, y para ello se requiere que los símbolos en negro (no reflectantes) tengan un ancho mayor que los anteriormente usados, como se puede observar en los grabados de la Tabla Comparativa, para que en las horas de la noche e iluminados por los faros de los

tenidas en las placas triangulares y Señales de Precaución a las de forma cuadrada con una de sus diagonales en forma vertical. En la actualidad se ha uniformado la designación de ambas señales con la denominación genérica de "Señales de Peligro". Las nueve distintas señales triangulares de que se disponía anteriormente han quedado reducidas a sólo cuatro, considerando el carácter restrictivo con que deben encararse cambios de forma, reservada para casos extremos, como puede ser un paso a nivel o una curva cerrada sin visibilidad.

to Vialidad Nacional ha tenido presente su propósito de dotar a la red pavimentada, de señales de peligro del tipo reflectante, sobre lo cual ya se están llevando a cabo ensayos. La adopción de este tipo de señales se traducirá en una apreciable mejora para la seguridad en el tránsito nocturno por las rutas, y para ello se requiere que los símbolos en negro (no reflectantes) tengan un ancho mayor que los anteriormente usados, como se puede observar en los grabados de la Tabla Comparativa, para que en las horas de la noche e iluminados por los faros de los

automotores no se desdibujen por la acción del fondo amirilla, que es reflectante. Por esta razón las nuevas señales presentan símbolos de mayor ancho, acercándose así a los de uso corriente en los EE.UU.

Siempre dentro de las recomendaciones formuladas por las Naciones Unidas, muchas de las leyendas han sido reemplazadas por símbolos en la forma que da cuenta la ya mencionada Tabla Comparativa.

CODIGO DE DESIGNACION

Para la individualización de las señales de peligro que llevan símbolos se adoptó la letra "A" y para las que llevan leyendas la letra "B". A continuación de la letra se ha colocado un número de orden para manejo interno de la Repartición y, según los casos, se agrega otra letra que indica el giro de los vehículos: "D" significa "a la derecha" e "I" significa "a la izquierda". Para mayor claridad se consignan los siguientes ejemplos.

La señal A-4-D indica por la letra "A" que pertenece a la serie "AVISO DE PELIGRO", el número 4 es el que corresponde en el orden de la lista oficial y la letra "D" marca el giro a la derecha.

La señal A-4-I es igual a la anterior, pero varía la indicación en el sentido de que el giro debe ser a la izquierda.

La placa A-11-A indica por su última letra "A" que puede utilizarse en dos posiciones, es decir, señala camino lateral a 90° a la derecha o la izquierda, rotando la placa 180°.



A-4-D



A-4-I



A-11-A

PROGRAMA DE REEMPLAZO EN LAS RUTAS

El cambio de las placas que se han modificado por las nuevas se efectúa en la medida en que por el estado de las mismas sea necesario reemplazarlas, pues su adaptación a las características aconsejadas por las Naciones Unidas no altera el significado de los símbolos y por lo tanto su interpretación. Este procedimiento permite obtener una substancial economía en el costo de los trabajos de renovación.

En lo que respecta a las señales de orientación, educación vial, históricas, etc., no han sufrido modificación hasta el presente.

La Tabla Comparativa que se publica a continuación incluye las placas suprimidas, modificadas o incorporadas al sistema con la significación del símbolo correspondiente.

SEÑALES DE PELIGRO TIPO "A" CON SIMBOLO

- o Placas triangulares de 90 cm de lado: A-1, A-2, A-3, A-3-D y A-3-I.
- o Placas cuadradas de 60 cm de lado con diagonal vertical en todas las restantes.
- o Fondo amarillo con filete negro y leyendas o símbolos en negro.
- o Se colocan normalmente a 150 metros del lugar de peligro y como mínimo a 100 metros.

SEÑALES DE AVISO DE PELIGRO TIPO "B" CON LEYENDA

En lo que respecta a las señales que se identifican con la letra "B", a renglón seguido se transcribe la denominación oficial y el texto de cada una de ellas.

- B-50 — Vado.
- B-51 — Pavimento una trocha.
- B-52 — Puente angosto.
- B-53 — Puente una trocha.
- B-54 — Fin pavimento.
- B-55 — Comienza pavimento.
- B-56 — Banquinas resbaladizas.
- B-57 — Guardagüano.
- B-58 — Espacio.
- B-59 — Túnel.
- B-60 — Camino en reparación.
- B-61 — Faldeo en subida.
- B-62 — Faldeo en bajada.
- B-63 — Calzada angosta.
- B-64 — Playa para transbordos.

Dando vuelta la hoja, apreciará el lector, mediante la Tabla Comparativa que publicamos, las modificaciones introducidas por la Dirección Nacional de Vialidad.

ANTERIORES



A-1-Para cruces ferroviarios



A-4 Izquierda



A-7 Derecha



A-5



A-6

ACTUALES



A-1



A-2 — Indica curvas y contracurva con escasa o nula visibilidad. (En faldeos y otros casos especiales).



A-3 Derecha



Placa octogonal especial



B-52 — Puente angosto.

ANTERIORES



B-1



B-2

No existía.

No existía.



B-3

ACTUALES



A-4-D
Indica curva común con giro a la derecha



A-4 izquierda
PLACA NUEVA



A-5-D
Indica curva y contracurva cerradas y con una separación máxima de 120 metros con giro a la derecha

PLACA NUEVA



A-5-1
Indica curva y contracurva cerradas y con una separación máxima de 120 metros con giro a la izquierda



A-6-D
Indica curva a 90° con giro a la derecha. Radio de curva hasta 100 metros

ANTERIORES



B-4



B-5



B-6



B-7 Derecha

A-8-D
Indica camino si-
nuoso con un míni-
mo de cinco curvas



B-9 Izquierda

ACTUALES



A-6-I
Indica curva a 90°
con giro a la iz-
quierda. Radio de
curva hasta 100
metros.



A-7-D

Indica curva y con-
tracurva con des-
plazamiento de eje
de camino con dis-
tancia de hasta 120
metros entre vérti-
ces con giro a la
derecha y luego a
la izquierda.



A-7-I

Indica curva y con-
tracurva con des-
plazamiento de eje
de camino con dis-
tancia de hasta 120
metros entre vérti-
ces con giro a la
izquierda y luego a
la derecha



A-8 Izquierda

ANTERIORES



A-2



B-12



B-15



B-13



B-14

ACTUALES



A-9
Indica cruces de
caminos.



A-10
Indica intersección
de caminos en "T".

A-11-A
Indica camino late-
ral a 90°, aproxi-
madamente, a la
derecha o a la iz-
quierda.



A-11-A
Rotando esta placa
a 180° se obtiene
empalme lado iz-
quierdo.

ANTERIORES



B-9



B-10



B-11

No existía

No existía

ACTUALES



A-12
Indica bifurcación
de camino, sin
mantener alineamiento recto.



A-13-D
Indica giro a la
derecha de 90° y
empalme con camino lateral
izquierdo.



A-13-I
Indica giro a la
izquierda de 90° y
empalme con camino lateral derecho.
PLACA NUEVA



A-14-D
Indica camino lateral derecho con
ángulo mayor de 90°.
PLACA NUEVA



A-14-I
Indica camino lateral izquierdo con
ángulo mayor de 90°.

ANTERIORES

No existía



B-16

No existía

No existía

No existía

ACTUALES

PLACA NUEVA



A-15
Indica elevación
transversal en la
calzada.
(Lomo de burro).



A-16
Indica depresión
transversal en la
calzada (Baden).
PLACA NUEVA



A-17
Indica irregularidades
continuas (Pavimento irregular o
"serrucho").
PLACA NUEVA



A-18-D
Indica empalme de
camino lateral derecho con ángulo
menor de 90°.
PLACA NUEVA

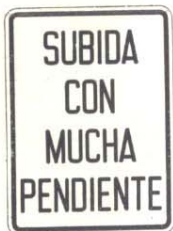


A-18-I
Indica empalme de
camino lateral izquierda con ángulo
menor de 90°.

ANTERIORES



D-8



D-7



A-9



B-26

ACTUALES



A-19
Indica fuerte pendiente de bajada (mayor de 10 %).



A-20
Indica fuerte pendiente de subida (mayor de 10 %).



A-21
Indica rotonda.



A-22
Indica fin de pavimento ensanchado.

ANTERIORES



J-2



B-27



B-33



B-17

No existia

ACTUALES



A-23
Indica camino resbaladizo.



A-24
Indica altura libre para el tránsito.



A-25
Indica ancho libre para el tránsito.



A-26
Indica Escuela.



PLACA NUEVA
A-27
Indica animales no custodiados en zona de camino carente de alambrados. (Es de uso restrictivo).

Convención Sobre Circulación por Carreteras

Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores

En el mes de agosto de 1949, en Ginebra, Suiza, se celebró una Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Transportes Camineros y los Transportes Automóviles, con el propósito de considerar la modificación de los acuerdos internacionales vigentes en ese entonces para los transportes por las rutas

De esta Reunión surgió un cuerpo de disposiciones denominada Convención sobre Circulación por Carreteras, suscrito en Ginebra el 19 de setiembre de 1949, solicitándose la adhesión de todos los estados miembros.

La República Argentina adhirió a dicho instrumento por la ley 14814/59, sancionada el 21 de julio de 1959 y promulgada el 7 de agosto del mismo año. Habiéndose depositado el instrumento de adhesión en la Secretaría de Naciones Unidas el 25 de noviembre ppdo., la convención ha entrado en vigor para la República Argentina el 25 de diciembre de 1960.

Los Estados Contratantes, deseosos de favorecer el desarrollo y la seguridad de la circulación internacional por carretera estableciendo ciertas normas uniformes.

Han convenido en las disposiciones siguientes:

Capítulo I

DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL

Artículo 1º — 1. Los Estados Contratantes, aun cuando se reservan su jurisdicción sobre la utilización de sus propias carreteras, convienen en el uso de las mismas para la circulación internacional en las condiciones establecidas en la presente Convención.

2. Los Estados contratantes no estarán obligados a extender los beneficios de las disposiciones de la presente Convención a los automóviles, remolques o conductores que hayan permanecido en su territorio durante un período continuo superior a un año.

Art. 2º — 1. Los anexos a la presente Convención serán considerados como partes integrantes de la Convención, quedando entendido, sin embargo, que todo Estado Contratante podrá declarar, en el momento de la firma o la ratificación de la convención o de la adhesión a la misma o en cualquier otro momento ulterior, que excluye de su aplicación de la Convención los anexos 1 y 2.

2. Todo Estado Contratante podrá, en cualquier momento, notificar al Secretario General de las Naciones Unidas que, a partir de la fecha de dicha notificación, se considerará obligado por los anexos 1 y 2, excluidos anteriormente por el con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo.

Art. 3º — 1. Las medidas que todos los Estados Contratantes o algunos de ellos hayan convenido o pudieren convenir en el futuro, a fin de facilitar la circulación internacional por carretera simplificando las formalidades aduaneras, de policía, sanitarias o de cualquier otra naturaleza, serán consideradas como conformes a los fines de la presente convención.

2. a) Todo Estado Contratante podrá exigir el depósito de una fianza o cualquier otra garantía que asegure el pago de cualesquiera derechos o impuestos de importación que, a falta de dicha garantía, fueran exigibles por la entrada en el país de cualquier automóvil admitido a la circulación internacional.

b) A los efectos de este artículo, los Estados Contratantes aceptarán la garantía de una organización establecida en su propio territorio y afiliada a una asociación internacional que haya expedido un documento aduanero de circulación internacional válido para el automóvil (tal como una libreta de paso por aduanas).

3. Para facilitar el cumplimiento de los requisitos previstos en la presente Convención, los Estados Contratantes se esforzarán por hacer coincidir las horas de funcionamiento de las oficinas y los puestos de aduanas que se correspondan en la misma carretera internacional.

Art. 4º — 1. A los efectos de esta Convención:

La expresión "circulación internacional" significa toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos;

La palabra "carretera" significa toda vía pública abierta a la circulación de vehículos;

La palabra "calzada" significa la parte de la carretera normalmente utilizada para la circulación de vehículos;

La palabra "vía" significa cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos;

La palabra "conductor" significa toda persona que conduzca un vehículo (inclusive bicicletas) o guíe animales de tiro, carga o rebaños por una carretera, o que tenga a su cargo el control efectivo de los mismos;

La expresión "vehículo automotor" significa todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre raíles o conectado a un conductor eléctrico. Los Estados que estén obligados por el anexo 1 excluirán de esta definición a las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo;

La expresión "vehículo articulado" significa todo vehículo automotor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descansa sobre el vehículo tractor, y este soporte una parte considerable del peso del remolque. Tal remolque se denomina "semi-remolque";

La palabra "remolque" significa todo vehículo destinado a ser arrastrado por un automóvil;

La palabra "bicicleta" significa todo velocípedo no provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión. Los Estados que estén obligados por el anexo 1, incluirán también en esta definición las bicicletas con motor auxiliar del tipo descritas en dicho anexo;

La expresión "carga máxima" de un vehículo significa el peso del vehículo y de su carga, estando el vehículo detenido y en orden de marcha, incluido el peso del conductor y de cualesquiera otras personas transportadas al mismo tiempo;

La expresión "peso máximo autorizado" significa el peso del vehículo y de la carga máxima cuando aquél está en orden de marcha.

Art. 5º — La presente Convención no deberá ser interpretada en el sentido de que autoriza el transporte de personas mediante remuneración, ni el de mercaderías que no sean los equipajes personales de los ocupantes de los vehículos, quedando entendido que estas cuestiones, así como los demás a que no se refiere de manera directa la Convención, siguen estando dentro de la competencia de la legislación nacional, a reserva de la aplicación de otras convenciones o acuerdos internacionales.

Capítulo II

NORMAS APLICABLES A LA CIRCULACION POR CARRETERA

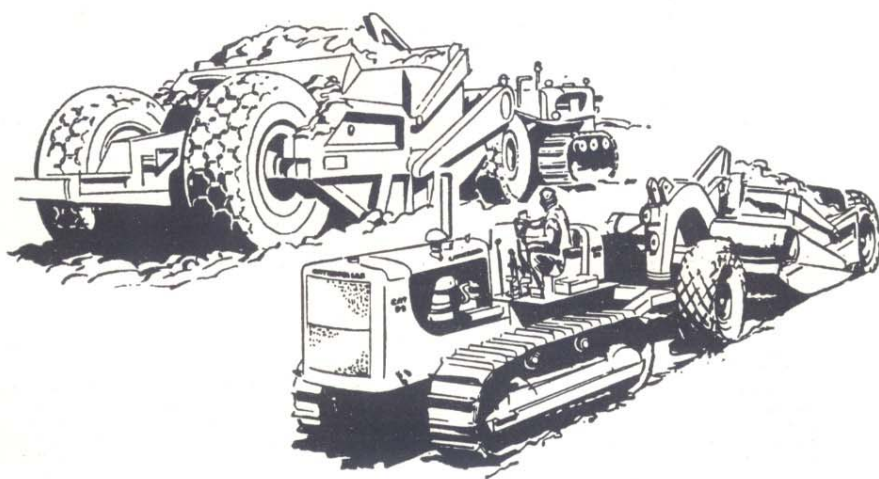
Art. 6º — Cada uno de los Estados Contratantes adoptará las medidas adecuadas para asegurar la observancia de las normas enunciadas en el presente capítulo.

Art. 7º — Todos los conductores, peatones y demás usuarios de la carretera, deberán obrar de modo tal que no constituyan peligro u obstáculo para la circulación y de evitar toda conducta que pueda causar daño a las personas o a la propiedad pública o privada.

Art. 8º — 1. Todo vehículo o combinación de vehículos enganchados deberá llevar un conductor.

¡Las Palas de Arrastre **CATERPILLAR**

cargan el material más rápidamente!



Con las palas de arrastre CATERPILLAR los costos del movimiento de tierra se reducen en forma apreciable. Su diseño de "caja baja" facilita la carga de más material en menos tiempo debido a su boca que es más ancha y queda situada a menor altura del suelo que los modelos anteriores. Además, las medidas aumentadas de la sólida caja —fabricada en acero altamente resistente a la carga y la abrasión— permiten acarrear mayores volúmenes de material.

Se ofrecen en tres modelos de 26, 21,4 y 13,8 m³ de capacidad colmada, respectivamente, para utilizar con los tractores CATERPILLAR modelos D9, D8, D7 y D6 según su capacidad.

Su importación está liberada de recargos

PIDANOS LOS DATOS QUE SEAN DE SU INTERES

CAT y CATERPILLAR son marcas registradas de CATERPILLAR TRACTOR Co.

BRANDER & Cía. S.A.

T. E.
38-3001/8

IMPORTADORA, COMERCIAL e INDUSTRIAL

TACUARI 147
Buenos Aires

2. Los animales de tiro, carga o silla deberán tener un conductor y los rebaños deberán ir acompañados, salvo en las zonas especiales cuyos lugares de entrada deberán estar señalados.

3. Los convoyes de vehículos o de animales deberán tener el número de conductores previsto por la legislación nacional.

4. Cuando sea necesario, los convoyes deberán ser fraccionados en secciones de longitud moderada, separadas unas de otras por intervalos suficientes para no entorpecer la circulación. Esta disposición no es aplicable en las regiones en que hay movimientos migratorios de tribus nómadas.

5. Los conductores deberán estar en todo momento en situación de controlar su vehículo o guiar a sus animales. Al aproximarse a otros usuarios de la carretera deberán tomar todas las precauciones necesarias para la seguridad de estos últimos.

Art. 9º — 1. Todos los vehículos que circulen en la misma dirección deberán mantenerse al mismo lado de la carretera; la dirección de la circulación en cada país deberá ser uniforme en todas sus carreteras. Lo anteriormente dispuesto no impide la aplicación de los reglamentos nacionales relativos a la circulación en dirección única.

2. Por regla general, y siempre que así lo exijan las disposiciones del artículo 7º, todo conductor deberá:

- a) en las calzadas de dos vías previstas para la circulación en dos direcciones, mantener su vehículo en la vía asignada a la de su marcha;
- b) en las calzadas de más de dos vías, mantener su vehículo en la vía más próxima al borde de la calzada, en la dirección de su marcha.

3. Los animales deberán mantenerse lo más cerca posible del borde de la carretera, a las condiciones previstas por los reglamentos nacionales.

Art. 10º — Todo conductor de vehículos deberá tener constantemente el control de su velocidad y conducir de una manera razonable y prudente. Deberá disminuir su velocidad o detenerse siempre que las circunstancias lo exijan, especialmente cuando no existan buenas condiciones de visibilidad.

Art. 11º — 1. Para cruzar a otro vehículo o para dejarse adelantar, todo conductor deberá mantenerse lo más cerca posible del borde de la calzada, en la vía asignada a la dirección de su marcha. Para adelantarse a vehículos o a animales, el conductor deberá pasarlos por la derecha o por la izquierda de éstos, según la dirección de la circulación que se observe en cada país. No obstante, estas reglas no se aplican necesariamente a los tranvías y a los trenes que circulan por carretera, ni en ciertas carreteras de montaña.

2. Al aproximarse un vehículo o un animal acompañado, todo conductor deberá:

- a) cuando vaya a cruzarse con un vehículo o con animales acompañados, dejarles el espacio necesario para que pasen;
- b) cuando vaya a ser adelantado, acercarse lo más posible al borde de la calzada correspondiente a la dirección de la circulación, sin acelerar su velocidad.

3. Todo conductor que quiera adelantarse a un vehículo deberá cerciorarse de que dispone de espacio suficiente para ello, y de que la visibilidad delante de él le permite hacerlo sin peligro. Después de haberlo adelantado, deberá dirigir su vehículo hacia la derecha o la izquierda, según cual sea la dirección de la circulación en el país de que se trate, pero sólo después de haberse asegurado de que puede hacerlo sin inconveniente para el vehículo, el peatón o el animal adelantado.

Art. 12º — 1. Al aproximarse a una bifurcación, cruce de caminos, empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar especiales precauciones a fin de evitar cualquier accidente.

2. Podrá concederse prioridad de paso en las intersecciones de algunas carreteras o secciones de carreteras. Esta prioridad deberá marcarse por medio de señales, y todo conductor que llegue a una carretera principal o a una sección de carretera que tenga prioridad deberá ceder el paso a los conductores que circulen por ella.

3. Las disposiciones del anexo 2 relativas a la prioridad de paso en las intersecciones no mencionadas en el párrafo 2 del presente artículo serán aplicadas por los Estados obligados por dicho anexo.

4. Todo conductor, antes de entrar en otra carretera deberá:

- a) asegurarse de que puede efectuar su maniobra sin peligro para los demás usuarios;
- b) indicar claramente su intención;
- c) acercarse todo lo posible al borde de la calzada correspondiente a la dirección de su marcha, si quiere salir de la carretera girando hacia ese lado;
- d) acercarse todo lo posible al eje de la calzada si quiere salir girando hacia el otro lado, salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 16º;
- e) no entorpecer en ningún caso la circulación que venga en dirección contraria.

Art. 13º — 1. Los vehículos o los animales que se detengan deberán quedar situados, si es posible, fuera de la calzada; y si no es posible que queden fuera, deberán quedar lo más cerca posible del borde de la misma. Los conductores no deberán abandonar sus vehículos o animales sino después de adoptar todas las precauciones necesarias para evitar un accidente.

2. Los vehículos y los animales no deberán permanecer estacionados en los lugares en que puedan constituir un peligro u obstáculo, especialmente en la intersección de dos carreteras, en una curva, en lo alto de una cuesta o en las cercanías de tales puntos.

Art. 14º — Deberán tomarse todas las precauciones necesarias para evitar que la carga de un vehículo pueda ser causa de daño o de peligro.

Art. 15º — 1. Desde la caída de la tarde y durante la noche,

o siempre que las condiciones atmosféricas lo requieran, todo vehículo o conjunto de vehículos que se encuentre en una carretera deberá estar provisto, por lo menos, de una luz blanca delante y de una luz roja detrás.

Cuando un vehículo que no sea una bicicleta o una motocicleta sin sidecar, lleve una sola luz blanca adelante, ésta deberá estar colocada del lado de los vehículos que circulan en dirección contraria.

En los países en que se exigen dos luces blancas, éstas deberán colocarse a la derecha y a la izquierda del vehículo.

La luz roja podrá producirse por medio de un dispositivo distinto del que produzca las luces blancas de delante, o por el mismo dispositivo cuando la poca longitud y la disposición del vehículo lo permitan.

2. Los vehículos no utilizarán, en ningún caso, una luz roja delante ni una luz blanca detrás. Tampoco deberán estar provistos de dispositivos reflectores rojos delante ni blancos detrás. Esta disposición no se aplica a las luces blancas o amarillas de marcha atrás en los países en que la legislación nacional del país de matrícula permite el empleo de estas luces.

3. Las luces y los dispositivos reflectores deben señalar eficazmente la presencia del vehículo a los demás usuarios de la carretera.

4. Con tal que se tomen todas las medidas necesarias para garantizar condiciones normales de seguridad, cualquier Estado contratante o alguna de sus subdivisiones podrá eximir de las disposiciones del presente artículo:

- a) A los vehículos utilizados para fines determinados o en condiciones determinadas;
- b) A los vehículos de forma o naturaleza especiales;
- c) A los vehículos estacionados en una carretera en la cual haya suficiente alumbrado.

Art. 16º — 1. Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a los trolebus.

2. a) Los ciclistas estarán obligados a circular por las pistas para bicicletas cuando los invite a hacerlo así una señal especial o cuando la reglamentación nacional les imponga tal obligación;

b) Los ciclistas deberán circular en una sola fila en todos los casos en que las circunstancias lo exijan y, salvo en los casos excepcionales previstos por la reglamentación nacional, no deberán circular nunca a más de dos en fondo sobre la carretera;

c) Está prohibido a los ciclistas hacerse remolcar por un vehículo;

d) No se aplicará a los ciclistas la regla enunciada en el inciso d) del párrafo 4 del artículo 12º en los países en que la reglamentación nacional dispusiere otra cosa.

Capítulo III

SIGNOS Y SEÑALES

Art. 17º — 1. A fin de conseguir un sistema homogéneo, en la medida de lo posible, los únicos signos y señales que se colocarán a lo largo de las carreteras de un Estado Contratante serán los adoptados en ese Estado Contratante. Caso de que fuese necesario introducir alguna señal nueva, ésta deberá ser conforme al sistema en vigor en dicho Estado, por sus características de forma y de color, así como por la naturaleza del símbolo utilizado.

2. El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

3. Las señales de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicados para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

4. Se prohibirá la colocación sobre una señal reglamentaria de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal que pueda disminuir la visibilidad o alterar su carácter.

5. Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

Capítulo IV

DISPOSICIONES APLICABLES A LOS VEHICULOS AUTOMOTORES Y A LOS REMOLQUES EN CIRCULACION INTERNACIONAL

Art. 18º — 1. Para poder beneficiarse de las disposiciones de la presente Convención, todo vehículo automotor debe estar matriculado por un Estado Contratante o una de sus subdivisiones en la forma prescrita por su legislación.

2. Las autoridades competentes o una asociación habilitada al efecto expedirán al solicitante un certificado de matrícula en que figurará, por lo menos, el número de orden, llamado número de matrícula, el nombre o la marca del constructor del vehículo, el número de fabricación o el número de serie del constructor y la fecha en que fue primeramente matriculado el vehículo, así como el nombre, apellidos y domicilio permanente del solicitante de dicho certificado.

3. Los certificados de matrícula expedidos en las condiciones precisadas serán aceptados en todos los Estados Contratantes como presunción legal de la exactitud de los datos correspondientes.

Art. 19º — 1. Todo vehículo automotor deberá llevar por lo menos detrás, incrustado en una placa o en el propio vehículo, el número de matrícula atribuido por la autoridad competente. Caso de que un vehículo automotor vaya seguido de uno o va-

rios remolques, el remolque único o el remolque último deberán llevar el número de matrícula del vehículo tractor o un número de matrícula propio.

2. La composición del número de matrícula y la forma en que haya de exhibirse serán las determinadas en el anexo 3.

Art. 20º — Todo vehículo automotor deberá llevar detrás, además del número de matrícula, un signo distintivo del lugar de matrícula de dicho vehículo, inscripto en una placa o en el vehículo mismo. Este signo distintivo indicará un Estado o un territorio que constituya una unidad distinta desde el punto de vista de la matrícula. Caso de que el vehículo vaya seguido de uno o más remolques, el signo distintivo deberá repetirse detrás del remolque único o del último remolque.

2. La composición del signo distintivo y la forma en que haya de exhibirse serán las determinadas en el anexo 4.

Art. 21º — Todo vehículo automotor y todo remolque deberá llevar las marcas de identificación determinadas en el anexo 5.

Art. 22º — 1. Los vehículos automotores y sus remolques deberán encontrarse en buen estado de marcha y en condiciones de funcionamiento tales que no puedan constituir un peligro para los conductores, los demás ocupantes del vehículo ni los demás usuarios de la carretera, ni causar daños a las propiedades públicas o privadas.

2. Además de ello, los automóviles, los remolques y su equipo deberán responder a las condiciones previstas en el anexo 6, y sus conductores deberán observar las disposiciones de dicho anexo.

3. Las disposiciones del presente artículo serán aplicables a los trolebuses.

Art. 23º — 1. Las dimensiones y pesos máximos de los vehículos a los que se permita circular por las carreteras de un Estado Contratante o de una de sus subdivisiones serán fijadas por la legislación nacional. En ciertas carreteras designadas por los Estados partes en acuerdos regionales o, a falta de tales acuerdos, por un Estado Contratante, las dimensiones y pesos máximos serán los que determina el anexo 9.

2. Las disposiciones del presente artículo serán aplicables a los trolebuses.

Capítulo V

CONDUCTORES DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN CIRCULACION INTERNACIONAL

Art. 24º — 1. Cada uno de los Estados Contratantes autorizará a todo conductor que reúna las condiciones previstas en el anexo 8, a conducir sobre sus carreteras, sin nuevo examen, vehículos automotores de la clase o clases definidas en los anexos 9 y 10, para los cuales le haya sido expedido por la autoridad competente de otro Estado Contratante o de una de sus subdivisiones, o por una asociación habilitada por esa autoridad, después de haber demostrado su aptitud, un permiso para conducir que sea válido.

2. Sin embargo, un Estado Contratante podrá exigir de un conductor que penetre en su territorio que sea portador de un permiso internacional para conducir conforme al modelo contenido en el anexo 10, en particular si se trata de un conductor procedente de un país donde no se exige un permiso de conducción nacional o en el cual el permiso nacional no se ajusta al modelo contenido en el anexo 9.

3. El permiso internacional para conducir será expedido por la autoridad competente de un Estado Contratante o de una de sus subdivisiones, o por una asociación habilitada por esa autoridad, bajo el sello o timbre de la autoridad o de la asociación, después de que el conductor haya demostrado su aptitud. Dicho documento permitirá conducir, sin nuevo examen, en todos los Estados Contratantes, los vehículos automotores comprendidos en las clases para las cuales haya sido expedido.

4. Podrá negarse el derecho de utilizar permisos tanto nacionales como internacionales si fuere evidente que han dejado de darse las condiciones prescriptas para su expedición.

5. Ningún Estado Contratante o ninguna de sus subdivisiones podrá retirar a un conductor el derecho de utilizar alguno de los permisos a que se hace referencia más arriba sino en el

caso en que el conductor haya cometido alguna infracción de los reglamentos nacionales de circulación que con arreglo a la legislación de dicho Estado Contratante justifique la retirada del permiso de conducción. En tal caso, el Estado Contratante o aquella de sus subdivisiones que haya retirado el uso del permiso podrá hacerse entregar el permiso y retenerlo hasta la expiración del plazo durante el cual se haya retirado al conductor la utilización de dicho permiso, o hasta el momento en que el titular del permiso salga del territorio de dicho Estado Contratante, si esta última fecha es anterior a la expiración del plazo. El Estado o su subdivisión podrá inscribir sobre el permiso una mención de la retirada del mismo y comunicar el nombre y domicilio del conductor a la autoridad que expidió el permiso.

6. Durante un periodo de cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Convención, se considerará que todo conductor admitido a la circulación internacional relativa a la circulación de vehículos automotores de 1926 o de la Convención sobre Reglamentación del 15 de diciembre de 1943, que esté en posesión de los documentos exigidos por las convenciones mencionadas, reúne las condiciones previstas en el presente artículo.

Art. 25º — Los Estados Contratantes se comprometen a comunicarse recíprocamente los informes que puedan servir para establecer la identidad de las personas titulares de un permiso nacional o internacional de conducción cuando dichas personas tengan que responder de una infracción a los reglamentos de la circulación punibles judicialmente. Del mismo modo se comunicarán los informes que puedan servir para establecer la identidad del propietario o de la persona a cuyo nombre esté matriculado cualquier vehículo extranjero que haya ocasionado un accidente grave.

Capítulo VI

DISPOSICIONES APLICABLES A LAS BICICLEAS EN CIRCULACION INTERNACIONAL

Art. 26º — Las bicicletas deberán estar provistas de los dispositivos siguientes:

- a) por lo menos un freno eficaz;
- b) un indicador sonoro constituido por un timbre que pueda oírse a una distancia suficiente, con exclusión de cualquier otro indicador sonoro;
- c) una luz blanca o amarilla delante y una luz roja o un dispositivo reflector rojo atrás, desde la caída de la tarde y durante la noche, o cuando las condiciones atmosféricas lo exijan.

Capítulo VII

CLAUSULAS FINALES

Art. 27º — La presente Convención quedará abierta, hasta el 31 de diciembre de 1949, a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y de todo Estado invitado a la Conferencia sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores celebrada en Ginebra en 1949.

2. La presente Convención será ratificada. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la Secretaría General de las Naciones Unidas.

3. A partir del 1º de enero de 1950, podrán adherirse a la presente Convención los Estados a que se hace referencia en el párrafo 1 de este artículo que no hubieren firmado la presente Convención, y cualquier otro Estado autorizado a hacerlo por una resolución del Consejo Económico y Social. La presente Convención estará igualmente abierta a la adhesión en nombre de todo territorio bajo fideicomiso del cual sean las Naciones Unidas la autoridad administrativa.

4. La adhesión se hará mediante el depósito de un instrumento de adhesión en la Secretaría General de las Naciones Unidas.

Art. 28º — 1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, la ratificación o la adhesión, o en cualquier otro momento ulterior, declarar, mediante notificación dirigida al Secretario Ge-

**Nuevamente
disponibles**

**Alcantarillas
ARMCO**

de chapa ondulada

**RESISTENTES • FACILES DE ARMAR
ECONOMICAS**



ARMCO ARGENTINA S. A. I. y C.

Corrientes 330 - Buenos Aires - T. E. 31-6215

**Productos Argentinos
con Experiencia
Mundial**

**TUCUMAN
MENDOZA
ROSARIO**

ADROG

ADITIVO ACIDO

para incrementar la resistencia al agua de los

PAVIMENTOS ASFALTICOS

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

"AGRO - QUIMICA"

Anselmino y Cía. S. en C.

25 DE MAYO 171 - Esc. 38

Tel. 30-0512 y 33-7795, Bs. As.

mienda propuesta a todos los Estados que, además de los Estados Contratantes, han sido invitados a participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores.

2. El Secretario General convocará a una conferencia de los Estados Contratantes con objeto de estudiar la enmienda propuesta en el caso en que pidan la convocación de una conferencia:

- a) una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes, si se trata de una enmienda propuesta al texto de la Convención;
- b) una tercera parte, por lo menos, de los Estados Contratantes, si se trata de una enmienda propuesta a un anexo distinto de los anexos 1 y 2;
- c) una tercera parte, por lo menos, de los Estados obligados por el anexo al cual se proponga la enmienda, si se trata de los anexos 1 y 2.

El Secretario General invitará a esa conferencia a los Estados que, además de los Estados Contratantes, han sido invitados a participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores o cuya presencia estimare deseable el Consejo Económico y Social.

No se aplicarán las disposiciones cuando haya sido aprobada una enmienda a la Convención o a sus anexos con arreglo a las disposiciones del párrafo 5.

3. Las enmiendas a la presente Convención o a uno de sus anexos, que sean aprobadas por la Conferencia por una mayoría de dos tercios, serán comunicadas a todos los Estados Contratantes para su aceptación. Noventa días después de su aceptación por los dos tercios de los Estados Contratantes, toda enmienda a la Convención que no sea una enmienda a los anexos 1 y 2 entrará en vigor para todos los Estados Contratantes, con excepción de aquellos que, antes de la fecha de su entrada en vigor, declaren que no adoptan.

Para la entrada en vigor de una enmienda a los anexos 1 y 2, la mayoría exigida será de dos tercios de los Estados obligados por el anexo modificado.

4. Al aprobar una enmienda a la Convención que no sea una enmienda a los anexos 1 y 2, la Conferencia podrá decidir, por mayoría de dos tercios, que la naturaleza de dicha enmienda es tal que todo Estado Contratante que declare no aceptarla y que no la acepte dentro de un plazo de doce meses después de su entrada en vigor, cesará, de ser parte en la presente Convención a la expiración de dicho plazo.

5. En el caso de que dos tercios, por lo menos, de los Estados Contratantes informen al Secretario General, con arreglo al apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, que son partidarios de aceptar la enmienda sin que se reúna una conferencia, el Secretario General enviará notificación de dicha decisión a todos los Estados Contratantes. La enmienda surtirá efecto en un plazo de 90 días a partir de dicha notificación con respecto a todos los Estados Contratantes, con excepción de los Estados que, dentro de dicho plazo, notifiquen al Secretario General que se oponen a dicha enmienda.

6. En lo que se refiere a las enmiendas a los anexos 1 y 2 y a las enmiendas que no sean las previstas en el párrafo 4 del presente artículo, la disposición original permanecerá en vigor respecto a todo Estado Contratante que haya hecho la declaración prevista en el párrafo 3 ó la oposición prevista en el párrafo 5.

7. Un Estado Contratante que haya hecho la declaración prevista en el párrafo 3 del presente artículo o que se haya opuesto a una enmienda con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, podrá en todo momento retirar esta declaración o esta oposición mediante notificación hecha al Secretario General. La enmienda surtirá efecto con respecto a este Estado al recibo de dicha notificación por el Secretario General.

Art. 32º — La presente Convención podrá ser denunciada mediante aviso notificado con un año de antelación al Secretario General de las Naciones Unidas, quien notificará dicha demanda a cada uno de los Estados signatarios o adheridos. Al expirar dicho plazo de un año, la Convención cesará de estar en vigor para el Estado Contratante que la haya denunciado.

Art. 33º — Toda controversia entre dos o más Estados Contratantes respecto a la interpretación o aplicación de la presente Convención que las partes no hubieren podido resolver por vía de negociaciones o por otro modo de arreglo, podrá ser elevada, a solicitud de uno cualquiera de los Estados Contratantes interesados, a la Corte Internacional de Justicia para ser resuelta por ésta.

Art. 34º — Ninguna de las disposiciones de la presente Convención deberá interpretarse en el sentido de que prohíba a un Estado Contratante tomar las medidas compatibles con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas y limitadas a las exigencias de la situación, que estime necesarias para garantizar su seguridad exterior e interior.

Art. 35º — 1. Además de las notificaciones previstas en el artículo 29 y en los párrafos 1, 3 y 5 del artículo 31, así co-

neral de las Naciones Unidas, que las disposiciones de la presente Convención serán aplicables a todo territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable.

Dichas disposiciones serán aplicables en el territorio o territorios designados en la notificación, treinta días después de la fecha en que el Secretario General hubiere recibido dicha notificación, o, si la Convención no hubiere entrado en vigor para entonces, en el momento de su entrada en vigor.

2. Cuando las circunstancias lo permitan, todo Estado Contratante se compromete a tomar lo más pronto posible las medidas necesarias para extender la aplicación de la presente Convención cesará de aplicarse a cualquiera de los territorios de responsabilidad, a reserva, cuando así lo exijan razones constitucionales, del consentimiento de los gobiernos de dichos territorios.

3. Todo Estado que haya hecho una declaración con arreglo a las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo respecto a la aplicación de la presente Convención en cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable, podrá ulteriormente declarar, en cualquier momento, mediante notificación dirigida al Secretario General, que la presente Convención cesará de aplicarse a cualquiera de los territorios designados en la notificación. La Convención cesará de aplicarse en los territorios mencionados, un año después de la fecha de la notificación.

Art. 29º — La presente Convención entrará en vigor el trigésimo día siguiente a la fecha del depósito del quinto instrumento de ratificación o de adhesión del mencionado Estado.

El Secretario General de las Naciones Unidas notificará la fecha de entrada en vigor de la presente Convención a cada uno de los Estados signatarios o adheridos, así como a los demás Estados invitados a participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores.

Art. 30º — La presente Convención abroga y reemplaza, en las relaciones entre las partes contratantes, la Convención Internacional relativa a la Circulación de Vehículos Automotores y la Convención Internacional relativa a la Circulación por Carretera, firmadas en París el 25 de abril de 1926, así como a la Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano abierta a la firma en Washington el 15 de diciembre de 1943.

Art. 31º — 1. Toda enmienda a la presente Convención o a uno de sus anexos propuesta por un Estado Contratante será comunicada al Secretario General de las Naciones Unidas, quien la comunicará a todos los Estados Contratantes, pidiéndoles al mismo tiempo que le participen, dentro de un plazo de cuatro meses:

- a) Si desean que se convoque una conferencia para estudiar la enmienda propuesta; o
- b) Si están de acuerdo en aceptar la enmienda propuesta sin reunir una conferencia.
- c) Si están de acuerdo en rechazar la enmienda propuesta sin convocar una conferencia.

El Secretario General deberá, igualmente, transmitir la en-

mo en el artículo 32, el Secretario General notificará a los Estados mencionados en el párrafo 1 del artículo 27:

- a) Las declaraciones por las cuales los Estados Contratantes excluyen el anexo 1, el anexo 2 ó ambos, de la aplicación de la Convención con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2;
- b) Las declaraciones por las cuales un Estado Contratante notifique su declaración de estar obligado por el anexo 1, el anexo 2 ó por ambos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 2;
- c) Las firmas, ratificaciones y adhesiones con arreglo a lo dispuesto en el artículo 27;
- d) Las notificaciones relativas a la aplicación territorial de la Convención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 28;
- e) Las declaraciones por las cuales los Estados acepten las enmiendas a la Convención o a los anexos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 31;
- f) La oposición a las enmiendas a la Convención notificada por los Estados al Secretario General, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 31;
- g) La fecha de entrada en vigor de las enmiendas a la Convención con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 3 y 5 del artículo 31;
- h) La fecha en la cual un Estado haya cesado de ser parte en la Convención con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 31;
- i) La retirada de la oposición a una enmienda con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 31;
- j) La lista de los Estados obligados por las enmiendas a la Convención;
- k) Las denuncias de la Convención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 32;
- l) Las declaraciones de que la Convención ha dejado de ser aplicable a un territorio, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 28;
- m) Las notificaciones respecto a letras distintivas hechas por los Estados con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del anexo 4.

2. El original de la presente Convención será depositado en la Secretaría General de las Naciones Unidas, la cual transmitirá copias certificadas del mismo a los Estados a los que se refiere el párrafo 1 del artículo 27.

3. El Secretario General está autorizado a registrar la presente Convención en el momento de su entrada en vigor.

En testimonio de lo cual los infrascriptos representantes, después de haberse comunicado sus plenos poderes, los cuales han sido hallados en buena y debida forma, han firmado la presente Convención.

Hecho en Ginebra, en un sólo ejemplar, en francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el día diecinueve de septiembre de mil novecientos cuarenta y nueve.

Afganistán, Albania, Argentina, Australia y Austria.

Bélgica, Bolivia, Brasil y Bulgaria.

Dinamarca.

Con sujeción a una declaración formulada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención, que excluye el anexo 1 de su aplicación de la Convención.

Birmania.

República Dominicana.

Declarando que excluye de la aplicación de la presente Convención, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la Convención, los anexos 1 y 2 del mismo, y que renueva la reserva formulada anteriormente en sesión plenaria con respecto al párrafo 2 del artículo 1 de la Convención.

Ecuador, Egipto, El Salvador, Etiopía, Finlandia y Francia.

Con referencia al inciso b) del número IV del anexo 6, el gobierno de Francia declara que no puede admitir más que un sólo remolque detrás de un vehículo tractor y que no permitirá que un vehículo articulado arrastre un remolque.

Liberia, México y Nicaragua.

Países Bajos, Panamá y Perú.

Polonia, Rumania y Suecia.

Con sujeción a una declaración formulada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención, que excluye el anexo 1 de su aplicación de la Convención.

República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Con sujeción a la reserva relativa al artículo 26, incluida en el inciso d) del párrafo 7 del Acta Final de la Conferencia sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores, y con sujeción a

una declaración formulada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención que excluye los anexos 1 y 2 de su aplicación de la Convención.

Canadá, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba y Checoslovaquia.

De acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención, exclúyese de la aplicación de la Convención el anexo 2.

República Socialista Soviética de Bielorrusia.

Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, Hungría, Islandia e India.

Con sujeción a una declaración formulada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención, que excluye los anexos 1 y 2 de su aplicación de la Convención.

Irán, Irak, Irlanda, Israel, Italia, Libano, Luxemburgo, Nueva Zelandia y Noruega.

Con sujeción a una declaración formulada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención, que excluye el anexo 1 de su aplicación de la Convención.

Pakistán, Paraguay y Filipinas.

Con sujeción a una declaración formulada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención, que excluye el anexo 1 de su aplicación de la Convención.

Portugal, Arabia Saudita, Suiza, Siria, Thailandia, Transjordania, Turquía y Unión Sudafricana.

Con sujeción a una declaración formulada con arreglo a lo

EXCELSIOR

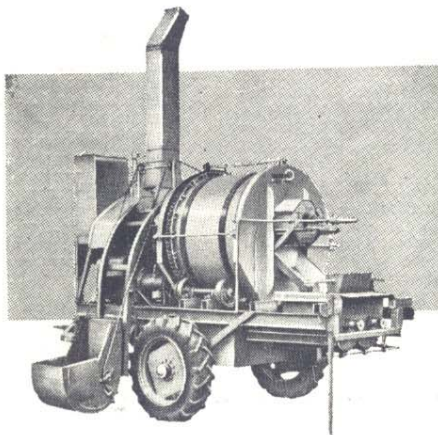
CAMINOS REPARADOS RAPIDAMENTE!

con Original

USINETA

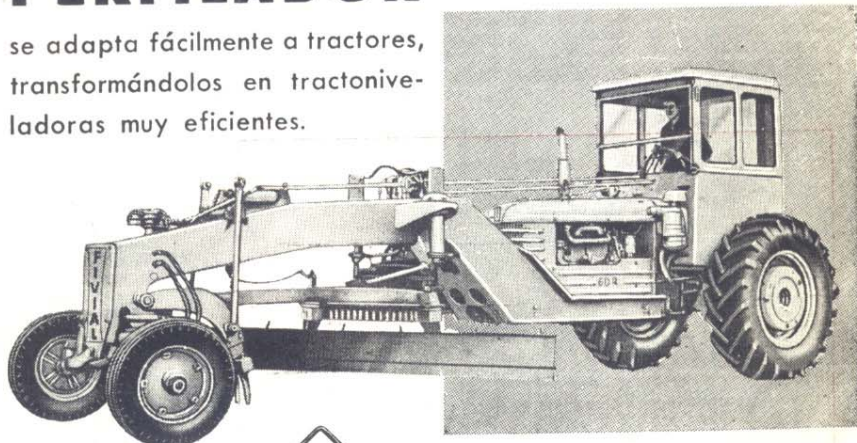
vialco - DIMAQ

para reparaciones rápidas de pavimentos destruidos; con mezclas asfálticas en caliente.



PERFILADOR

se adapta fácilmente a tractores, transformándolos en tractoriveladoras muy eficientes.



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

vialco s.a.

Chacabuco 714 - Buenos Aires - T. E. 33-3312/1400

dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de la presente Convención, que excluye los anexos 1 y 2 de su aplicación de la Convención.

Estados Unidos de América, Uruguay, Venezuela, Yemen y Yugoslavia.

Anexo 1

DISPOSICION ADICIONAL RELATIVA A LA DEFINICION DE VEHICULOS AUTOMOTORES Y DE BICICLETAS

No se considerará como vehículo automotor a las bicicletas provistas de un motor auxiliar de combustión interna de 50 cm³ (3,05 pulgadas cúbicas) de cilindrada máxima, siempre que su estructura conserve todas las características normales de las bicicletas.

Anexo 2

PRIORIDAD DE PASO

1. Cuando dos vehículos se acerquen simultáneamente a un cruce de carreteras, ninguna de las cuales tenga prioridad de paso sobre la otra, el vehículo que llegue por la izquierda, en los países en que se circula por la derecha, o por la derecha en los países en que se circula por la izquierda, deberá ceder el paso al otro vehículo.

2. El derecho de prioridad de paso no se aplica necesariamente a los tranvías y trenes que circulan por carreteras.

Anexo 3

NUMERO DE MATRICULA DE LOS VEHICULOS EN CIRCULACION INTERNACIONAL

1. El número de matrícula de los vehículos debe estar compuesto de cifras o de cifras y letras. Las cifras deberán ser arábigas, como las empleadas en los documentos de las Naciones Unidas; las letras deberán estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras y caracteres, pero en caso de que se apliquen deberán repetirse en cifras arábigas y caracteres latinos.

2. El número deberá ser legible de día en tiempo claro desde una distancia de 20 m. (65 pies).

3. Cuando el número de matrícula esté incrito en una placa especial, ésta deberá fijarse en posición vertical o casi vertical, y perpendicular al plano longitudinal de simetría del vehículo. Si se fija o se pinta el número en el propio vehículo, deberá quedar en una superficie vertical o casi vertical de la parte posterior del vehículo.

4. El número de matrícula colocado en la parte posterior del vehículo deberá estar alumbrado tal como se dispone en el anexo 6.

Anexo 4

SIGNO DISTINTIVO DE LOS VEHICULOS EN CIRCULACION INTERNACIONAL

1. El signo distintivo debe estar compuesto de una a tres letras mayúsculas en caracteres latinos. Esas letras tendrán una altura máxima de 80 mm. (3,1 pulgadas) y la anchura mínima de sus trazos será de 10 mm. (0,4 pulgadas). Deberán estar pintadas en negro sobre fondo blanco de forma elíptica con el eje mayor en posición horizontal.

2. Si el signo distintivo consta de tres letras, las dimensiones mínimas de la elipse serán 240 mm (9,4 pulgadas) de ancho por 145 mm. (5,7 pulgadas) de alto. Estas dimensiones podrán reducirse a 175 mm. (6,9 pulgadas) de ancho y 115 mm. (4,5 pulgadas) de alto, si el signo consta de menos de tres letras.

En los signos distintivos de las motocicletas, tanto si constan de una como de dos o tres letras, las dimensiones de la elipse podrán reducirse a 175 mm (6,9 pulgadas) de ancho por 115 mm. (4,5 pulgadas) de alto.

3. Las letras distintivas de los distintos Estados y territorios son las siguientes:

Australia	AUS
Austria	A
Bélgica	B
Congo Belga	CB
Bulgaria	BG
Chile	RCH
Checoslovaquia	CS
Dinamarca	DK
Francia	F
Argelia, Túnez, Marruecos, Indias Francesas	F

Los siguientes Estados han notificado al Secretario General después de la clausura de la Conferencia que sus letras distintivas son:

República Dominicana	DOM
Nicaragua	NIC
Sarre	SA
India	IND
Irán	IR
Israel	IL
Italia	I
Libano	RL
Luxemburgo	L
Países Bajos	NL
Noruega	N
Filipinas	PI
Polonia	PL
Suecia	S
Suiza	CH
Turquia	TR
Unión Sudafricana	ZA
Reino Unido	GB
Alderney	GBA
Guernesey	GBG
Jersey	GBJ
Aden	ADN
Bahamas	BS
Basutolandia	BL
Bechuania	BP
Honduras Británica	BH
Chipre	CY
Gambia	WAG
Gibraltar	GBZ
Costa de Oro	WAC
Hong Kong	HK
Jamaica	JA
Johore	JO
Kedah	KD
Kelantan	KL
Kenia	EAK
Labuán	SS
Malaca	SS
Federación Malaya (Negri, Sembilan, Pahang, Perak, Selangor)	FM
Malta	GBY
Isla Mauricio	MS
Nigeria	WAN
Rhodesia del Norte	NR
Nysalandia	NP
Penang	SS
Perlis	PS
Provincia Wellesley	SS
Islas Seuchelles	SY
Sierra Leona	WAL
Somalia Británica	SP
Rhodesia del Sur	SR
Swazilandia	SD
Tanganyika	EAT
Trengganu	TU
Trinidad	TD
Uganda	EAU
Islas Windward	
Granada	WG
Santa Lucía	WL
San Vicente	WV
Zanzibar	WZ
Estados Unidos de América	EAZ
Yugoslavia	USA
	YU

Todo Estado que no lo haya hecho todavía, deberá, al firmar o ratificar la presente Convención o al adherirse a la misma, comunicar al Secretario General las letras distintivas que haya escogido.

4. Cuando esté inscripto el signo distintivo en una placa especial ésta deberá fijarse en posición vertical o casi vertical y perpendicularmente al plano longitudinal de simetría del vehículo. Si se fija o pinta el signo en el propio vehículo, deberá quedar en una superficie vertical o casi vertical de la parte posterior del vehículo.

Cemento Portland

"CORCEMAR"

Corporación
Cementera
Argentina
S. A.

Avenida de Mayo
633
3er. piso
30 - 5581
BUENOS AIRES

MARCAS DE IDENTIFICACION DE LOS VEHICULOS EN CIRCULACION INTERNACIONAL

1. Las marcas de identificación comprenderán:
 - a) Para los vehículos automotores:
 - i) el nombre o la marca del fabricante de vehículos;
 - ii) en el chasis o, a falta de chasis, en la carrocería, el número de identificación o de serie del fabricante;
 - iii) en el motor, el número de fabricación del motor, si el fabricante lo estampara en él.
 - b) Para los remolques, las indicaciones mencionadas en i) y en ii), o bien una marca de identificación asignada al remolque por la autoridad competente.
2. Las marcas mencionadas deberán estar en lugares accesibles y ser fácilmente legibles; además, deberán ser de difícil modificación o supresión.

Anexo 6

REQUISITOS TECNICOS RELATIVOS AL EQUIPO DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES Y REMOLQUES EN CIRCULACION INTERNACIONAL

1. FRENOS

- a) Frenos de los vehículos automotores, excepto las motocicletas con y sin sidecar.

Todo vehículo automotor deberá estar provisto de frenos capaces de moderar y detener su movimiento de modo seguro, rápido y eficaz, cualquiera que sea la carga que lleve y el declive ascendente o descendente en el que se halle.

Los frenos deberán ser accionados por dos dispositivos construidos de tal modo que en caso de fallar uno de ellos el otro pueda detener al vehículo dentro de una distancia razonable.

En el presente texto se llamará "freno de servicio" a uno de estos dispositivos y "freno de estacionamiento" al otro.

El freno de estacionamiento deberá poder quedar asegurado, aun en ausencia del conductor, por un dispositivo de acción mecánica directa.

Cualquiera de los dos medios de accionamiento deberá poder aplicar una fuerza capaz de frenar las ruedas situadas simétricamente a ambos lados del plano longitudinal de simetría del vehículo.

Las superficies de fricción deben hallarse constantemente conectadas a las ruedas del vehículo de modo que no sea posible separarlas de éstas sino momentáneamente y por medio de un embrague, caja de velocidades o rueda libre.

Por lo menos uno de los dispositivos de freno debe ser capaz de accionar sobre superficies de fricción unidas a las ruedas del vehículo directamente o por medio de piezas no expuestas a rotura.

- b) Frenos de los remolques.

Todo remolque cuyo peso máximo autorizado exceda a 750 Kg (1650 libras) deberá estar provisto cuando menos de un dispositivo de freno que actúe sobre las ruedas situadas simétricamente a ambos lados del plano longitudinal de simetría del vehículo y que actúe por lo menos sobre la mitad del número de ellas. No obstante, las disposiciones del párrafo anterior serán aplicables a los remolques cuyo peso máximo autorizado no pase de 750 Kg (1650 libras), pero sea mayor que la mitad de la tara del vehículo al que vaya enganchado.

El dispositivo de freno de los remolques cuyo peso máximo autorizado pase de 3500 Kg (7700 libras) deberá ser accionable por medio del freno de servicio del vehículo tractor. Si el peso máximo autorizado del remolque no es mayor de 3500 Kg (7700 libras), su dispositivo de freno podrá ser accionado por su acercamiento al vehículo tractor (freno de inercia).

El dispositivo del freno deberá ser capaz de impedir la rotación de las ruedas cuando esté el remolque desenganchado.

Todo remolque provisto de frenos deberá tener un dispositivo capaz de detener automáticamente el remolque si éste queda suelto en pleno movimiento. Esta disposición no se aplicará a los remolques de excursión de dos ruedas ni a los remolques ligeros de equipaje cuyo peso exceda a 750 Kg (1560 libras), siempre que posean además del enlace principal uno secundario, que puede ser una cadena o un cable.

- c) Frenos de los vehículos articulados y las combinaciones de vehículos.

i) Vehículos articulados:

Las disposiciones del párrafo a) de esta parte se aplicarán a todos los vehículos articulados. El semirremolque que tenga un peso máximo autorizado mayor de 750 Kg deberá estar provisto por lo menos de un dispositivo de freno que pueda ser accionado al aplicar el freno de servicio del vehículo remolcador.

El dispositivo de freno del semirremolque deberá además ser capaz de impedir la rotación de las ruedas cuando el semirremolque esté desenganchado.

La reglamentación nacional podrá disponer que todo semirremolque provisto de frenos tenga un dispositivo de frenos que lo detenga automáticamente si se desengancha en pleno movimiento.

ii) Combinación de vehículos automotores y remolques.
Toda combinación de un vehículo automotor y uno o más remolques deberá tener frenos capaces de moderar y detener el movimiento de la combinación de modo seguro, rápido y eficaz, cualquiera que sea la carga que lleve y el declive ascendente en que se halle.

- d) Frenos de las motocicletas, con y sin sidecar.

Toda motocicleta debe tener dos dispositivos de freno accionables con la mano o con el pie, que puedan moderar y detener el movimiento de la motocicleta de modo seguro, rápido y eficaz.

a) Todo vehículo automotor con excepción de las motocicletas con o sin sidecar, capaz de alcanzar en terreno horizontal una velocidad mayor de 20 Km (12 millas) por hora deberá estar provisto por lo menos de dos luces de carretera, blancas o amarillas fijadas en la parte delantera del vehículo y que puedan alumbrar con eficacia la carretera durante la noche y en tiempo claro hasta una distancia de 100 m (325 pies) delante del vehículo.

b) Todo vehículo automotor, con excepción de motocicletas con o sin sidecar, capaz de alcanzar en terreno horizontal una velocidad de más de 20 Km (12 millas) por hora deberá estar provisto de dos luces de cruce blancas o amarillas, fijadas en la parte delantera del vehículo y que puedan iluminar la carretera de noche y con tiempo claro hasta una distancia de 30 m (100 pies) delante del vehículo, sin deslumbrar a los demás conductores, cualquiera que sea la dirección del tránsito.

Deberán emplearse las luces de cruce en vez de las luces de carretera cuando resulte obligatorio el empleo de luces que no deslumbran a los otros conductores en la carretera.

c) Toda motocicleta con o sin sidecar deberá estar al menos provista de una luz de carretera y una luz de cruce que reúna las condiciones previstas en los incisos a) y b) de esta parte. Sin embargo, las motocicletas cuyo motor tenga una cilindrada máxima no superior de 50 cm³ (3,05 pulgadas cúbicas) podrán quedar dispensadas de cumplir este requisito.

d) Todo vehículo automotor (con excepción de las motocicletas con o sin sidecar) deberá estar provisto de dos luces laterales (de posición) en su parte delantera. Estas luces deberán ser visibles durante la noche y en tiempo claro desde una distancia de 150 m (500 pies) al frente del vehículo, sin deslumbrar a los otros conductores en la carretera.

La parte de la superficie iluminadora de estas luces más lejana del plano longitudinal de simetría del vehículo deberá hallarse tan cerca como sea posible de los bordes exteriores de este, y en todo caso a menos de 400 mm (16 pulgadas) de los mismos.

Las luces laterales (de posición) deberán estar encendidas durante la noche, siempre que su uso sea obligatorio, y al mismo tiempo que las luces de corto alcance si la superficie iluminadora de éstas se halla en todas sus partes a más de 400 mm (16 pulgadas) de los bordes exteriores del vehículo.

e) Todo vehículo automotor y todo remolque colocado al final de una combinación de vehículos deberá estar provisto en su parte trasera de por lo menos una luz roja, visible durante la noche y con tiempo claro desde una distancia de 150 m (500 pies) detrás del vehículo.

f) El número de matrícula situado en la parte trasera del vehículo automotor o remolque deberá poder alumbrarse de noche de modo que sea visible, en tiempo claro, desde una distancia de 20 m (65 pies).

g) La luz o luces rojas traseras y la luz del número de matrícula deberán estar encendidas al mismo tiempo que cualquiera de las siguientes: luces laterales (de posición), luces de cruce o luces de carretera.

h) Todo vehículo automotor (con excepción de las motocicletas con o sin sidecar) deberá tener dos dispositivos reflectores de color rojo de forma preferiblemente triangular fijados simétricamente en la parte trasera y a cada lado del vehículo. Los bordes exteriores de cada uno de estos dispositivos reflectores deberán hallarse tan cerca como sea posible de los bordes exteriores del vehículo y en cualquier caso a menos de 400 mm (16 pulgadas) de éstos. Dichos reflectores podrán formar parte de los faros pilotos rojos si éstos llenan los requisitos mencionados. Los dispositivos reflectores deberán ser visibles de noche y con tiempo claro desde una distancia mínima de 100 m (325 pies) cuando los iluminen las luces de carretera de otro vehículo.

i) Toda motocicleta sin sidecar deberá estar provista de un dispositivo reflector rojo de forma preferiblemente no triangular, situado en la parte trasera del vehículo, formando parte o no del faro piloto rojo y deberá llenar las condiciones de visibilidad mencionadas en el párrafo h) de esta parte.

j) Todo remolque y todo vehículo articulado deberá estar provisto de dos dispositivos reflectores rojos, de forma preferiblemente no triangular, situados simétricamente en la parte trasera y a cada lado del vehículo. Estos reflectores deberán ser visibles de noche y en tiempo claro desde una distancia mínima de 100 m cuando los alumbraren dos luces de carretera.

Cuando los dispositivos reflectores sean de forma triangular, el triángulo deberá ser equilátero, con 150 mm de lado por lo menos y con un vértice dirigido hacia arriba. El vértice exterior de cada uno de estos dispositivos reflectores deberá hallarse lo más cerca posible de los bordes exteriores del vehículo, y en todo caso a menos de 400 mm de los mismos.

k) Con excepción de las motocicletas, todo vehículo automotor y todo remolque colocado al final de una combinación de vehículos

los deberá estar provisto por lo menos de una luz de parada, de color rojo o anaranjado. Esta luz deberá responder a la aplicación del freno de servicio del vehículo automotor. Si esta señal es de color rojo y forma parte del faro piloto rojo o se halla agrupada con éste, su intensidad deberá ser mayor que la de dicho faro. La luz de parada no será obligatoria en los remolques y semirremolques cuyas dimensiones sean tales que no impidan que pueda verse desde detrás la luz de parada del vehículo que los arrastra.

l) Cuando el vehículo automotor tenga indicadores de dirección, éstos deberán ser de uno de los siguientes tipos:

i) Un brazo móvil que se proyecte de cada lado del vehículo y que se ilumine con una luz fija de color anaranjado cuando el brazo se halle en posición horizontal.

2. Una luz anaranjada intermitente fijada a cada lado del vehículo.

iii) Una luz intermitente situada a cada lado de las partes delantera y trasera del vehículo, blanca o anaranjada la de la parte delantera y roja o anaranjada la de la trasera.

m) A excepción de los indicadores de dirección, ninguna de las luces del vehículo deberá ser intermitente.

n) Si el vehículo está provisto de varias luces de la misma clase, éstas deberán ser del mismo color y, con excepción de las motocicletas con sidecar, dos de ellas deberán estar situadas simétricamente con relación al plano longitudinal de simetría del vehículo.

o) Se podrá agrupar diversas luces en el mismo dispositivo de iluminación, siempre que cada una de ellas cumpla las disposiciones pertinentes establecidas en esta parte.

III OTROS REQUISITOS

a) Mecanismo de dirección.

Todo vehículo automotor deberá estar provisto de un mecanismo de dirección resistente que permita al vehículo girar con facilidad, rapidez y seguridad.

b) Espejo retrovisor.

Todo vehículo automotor deberá estar provisto por lo menos de un espejo retrovisor de dimensiones suficientes, situado en tal posición que permita al conductor observar desde su asiento la carretera detrás del vehículo. No obstante, esta disposición no será obligatoria para las motocicletas con sidecar.

c) Dispositivos de advertencia.

Todo vehículo automotor deberá estar provisto, por lo menos, de un dispositivo de advertencia sonoro, de suficiente intensidad, que no sea una campana, batintín, sirena u otro dispositivo de sonoridad estridente.

d) Limpiaparabrisas.

Todo vehículo automotor que tenga parabrisas deberá estar provisto por lo menos de un limpiaparabrisas eficaz que no requiera el control constante del conductor. No obstante, esta disposición no será obligatoria para las motocicletas con sidecar o sin él.

e) Parabrisas.

Los parabrisas estarán hechos de una substancia inalterable, perfectamente transparente y que no produzca fácilmente astillas cortantes en caso de rotura. Los objetos vistos a través de esta substancia no deberán aparecer deformados.

f) Dispositivo de marcha atrás.

Todo vehículo automotor deberá estar provisto de un dispositivo de marcha atrás gobernable desde el asiento del conductor, si la tara del vehículo es mayor de 400 kg (900 lbs).

g) Silenciador del escape.

Con el fin de evitar los ruidos excesivos o anormales, todo vehículo automotor deberá tener un dispositivo silenciador del escape, de funcionamiento constante y cuyo funcionamiento no pueda impedir el conductor.

h) Neumáticos.

Las ruedas de los vehículos automotores y sus remolques deberán estar provistas de bandas neumáticas de rodamiento y otras bandas de elasticidad equivalente.

i) Dispositivo para impedir que el vehículo ruede pendiente abajo.

Todo vehículo automotor cuyo peso máximo autorizado pase de los 3500 Kg (7700 lbs) deberá estar provisto, cuando viaje por la región montañosa del país cuya reglamentación nacional así lo exija, de un dispositivo tal como un calco o cuña capaz de impedir que el vehículo ruede hacia adelante o atrás.

j) Disposiciones generales.

i) En lo posible, la maquinaria y los dispositivos accesorios del vehículo automotor no deberán prestarse a riesgos de incendio o explosión, ni producir gases nocivos, olores molestos ni ruidos perturbadores, ni ofrecer peligro en caso de colisión.

ii) Todo vehículo automotor deberá estar construido de modo tal que el conductor pueda ver adelante, a la derecha y a la izquierda, con la suficiente claridad como para conducir con seguridad.

iii) Las disposiciones relativas a frenos y alumbrado no se aplicarán a los coches de inválidos que estén equipados, en lo que se refiere a freno y alumbrado, en la forma prevista en el país de matriculación. A los efectos del presente párrafo se entenderá por "coche de inválido" un vehículo automotor cuya tara no sea mayor de 300 Kg (700 libras) y cuya velocidad no pase de 30 Km (19 millas) por hora, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de una persona que sufra de algún defecto o incapacidad física y que sea normalmente empleado por una persona de tal condición.

IV COMBINACIONES DE VEHICULOS

a) Una "combinación de vehículos" puede componerse de un vehículo tractor y de uno o dos remolques. Un vehículo articulado puede arrastrar un remolque, pero si aquél está dedicado al transporte de pasajeros, el remolque deberá no tener más de un eje ni llevar pasajeros.

b) No obstante, todo Estado Contratante podrá indicar que no admitirá que un vehículo tractor arrastre más de un remolque y que no permitirá que un vehículo articulado arrastre un remolque. Podrá, asimismo, indicar que no permitirá vehículos articulados en el transporte de pasajeros.

V DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Las disposiciones de las partes I, II y el párrafo e) de la parte de este anexo se aplicarán a todos los vehículos automotores que se matriculen por vez primera después de los dos años siguientes a la promulgación de esta Convención, así como a los remolques que arrastren.

Las disposiciones mencionadas se aplicarán, cinco años después de promulgada esta Convención, a todo vehículo automotor y todo remolque que sea matriculado por vez primera dentro de los dos años siguientes a la promulgación.

Mientras tanto, se aplicarán las disposiciones siguientes:

a) Todo vehículo automotor debe estar provisto de dos sistemas de frenos independientes entre sí o de un sistema de frenos con dos medios de accionamiento independientes, de los cuales uno habrá de poder funcionar si el otro falla, siempre que en todos los casos el sistema que se emplee sea de acción realmente rápida y eficaz.

b) Todo vehículo automotor que viaje solo deberá, durante la noche y a partir de la puesta del sol, tener por lo menos dos luces blancas delante, una a cada lado, y una luz roja atrás. Las motocicletas sin sidecar podrán llevar una sola luz delante.

c) Todo vehículo automotor deberá estar provisto igualmente de uno o más dispositivos capaces de iluminar eficazmente la carretera a suficiente distancia hacia adelante, a menos que las dos luces blancas previstas anteriormente cumplan esta condición.

Si el vehículo es capaz de andar a una velocidad superior a 30 Km (19 millas) por hora, esta distancia no deberá ser menor de 100 m (325 pies).

d) Las luces que puedan producir deslumbramiento deberán estar provistas de medios que eliminen este efecto cuando se crucen los vehículos en dirección contraria, o en cualquier otra ocasión en que resulte conveniente esta eliminación. Sin embargo, al suprimirse el deslumbramiento se deberá dejar luz suficiente para alumbrar con claridad la carretera en una distancia de 25 millas (80 pies) cuando menos.

e) Los vehículos automotores con remolques deberán someterse a las mismas reglas que los vehículos automotores sin ellos, en lo que respecta al alumbrado delantero; la luz roja de atrás deberá ir en la parte posterior del remolque.

Disposiciones

Anexo 7

DIMENSIONES Y PESOS DE VEHICULOS EN CIRCULACION INTERNACIONAL

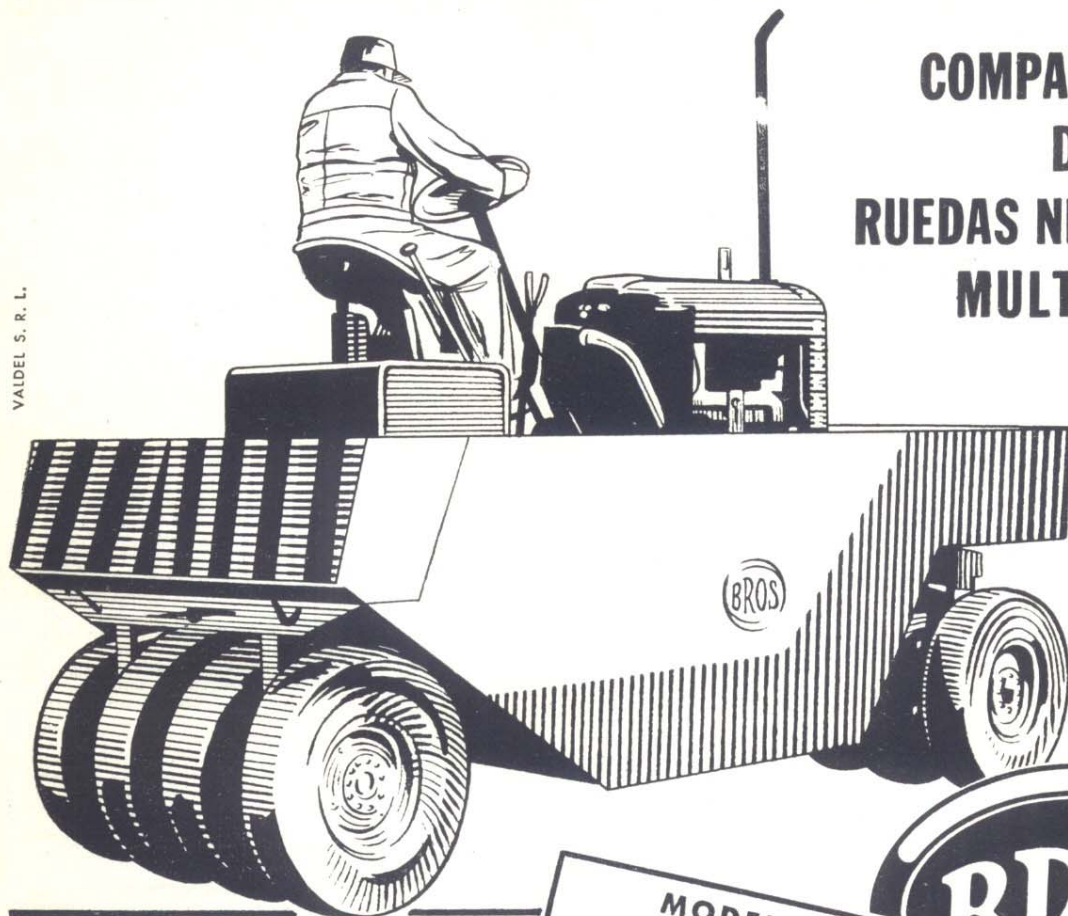
1. Este anexo se aplica a las carreteras designadas de conformidad con el artículo 23.

2. En estas carreteras, las dimensiones y pesos máximos autorizados sin carga o con ella, y a condición de que ningún vehículo transporte una carga que exceda de la carga máxima declarada admisible por la autoridad competente del país en que esté matriculado, serán las siguientes:

	Metros	Pies
a) Anchura total	2.50	8.20
b) Altura total	3.80	12.50
c) Longitud total:		
Camiones de dos ejes	10.00	33.00
Vehículos de pasajeros, de dos ejes	11.00	36.00
Vehículos de tres o más ejes	11.00	36.00
Vehículos articulados	14.00	46.00
Combinación de vehículos con un remolque 1)	18.00	59.00
Combinación de vehículos con dos remolques 1)	22.00	72.00

IMPRESINDIBLE PARA LA RECONSTRUCCION DE PAVIMENTOS!

COMPACTADOR DE RUEDAS NEUMATICAS MÚLTIPLES



VALDEL S. R. L.

**MODELO
SP-54-BD**

BROS

- Motor diesel Hércules de 55 H.P.
- Transmisión de 3 velocidades, desarrollando hasta 30 kms./hora en ambas direcciones.
- Transmisión en las 4 ruedas traseras.
- Convertidor de torsión.
- Dirección hidráulica.
- Capacidad de la caja de lastre: 0,42 mts³.
- Peso de compactación: de 3 a 10 toneladas.

La compactadora Bros, es una máquina de avanzada para caminos en general. Realiza capas de sellado, todo tipo de reconstrucción de pavimentos y compactaciones en capas delgadas.

Representantes exclusivos:

EQUIPOS Y MATERIALES S.A.
BUENOS AIRES

**PUEDE IMPORTARSE
SIN RECARGOS**

**SERVICIO MECANICO
EN TODA LA REPUBLICA**

**AMPLIO STOCK
DE REPUESTOS**

Oficina central
MORENO 640
Tel. 33-2534
Santa Fe
GRAL. LOPEZ 2618

Talleres
BERON DE ASTRADA 6150
Tel. 68-9692
Chaco (Resistencia)
R. O. DEL URUGUAY 172

Córdoba
DEAN FUNES 619

Mendoza
SAN JUAN 508

	Toneladas métricas	Libras
d) Peso máximo autorizado:		
i) sobre el eje de mayor carga 2)	8,00	17,600
ii) Sobre el doble eje de mayor carga (siendo la distancia entre ambos ejes del grupo igual o superior a 1,00 metro (40 pulgadas) e interior a 2,00 metros (7 pies)	14,50	32,000

1) Las disposiciones de la parte IV del Anexo 6 sobre combinaciones de vehículos se aplicarán también a las combinaciones de vehículos mencionados en este anexo.

2) La carga por eje se definirá con la carga total transmitida a la carretera por todas las ruedas, cuyos centros pueden estar comprendidos entre dos planos transversales verticales paralelos distantes un metro (40 pulgadas) y extendidos a todo lo ancho del vehículo.

Distancia en metros, entre los dos ejes extremos de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera.	Peso máximo autorizado, en toneladas métricas, de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera.
De 1 a menos de 2	24,50
" 2 " " " 3	15,00
" 3 " " " 4	16,25
" 4 " " " 5	17,50
" 5 " " " 6	18,75
" 6 " " " 7	20,00
" 7 " " " 8	21,25
" 8 " " " 9	22,50
" 9 " " " 10	23,75
" 10 " " " 11	25,00
" 11 " " " 12	26,25
" 12 " " " 13	27,50
" 13 " " " 14	28,75
" 14 " " " 15	30,00
" 15 " " " 16	31,25
" 16 " " " 17	32,50
" 17 " " " 18	33,75
" 18 " " " 19	35,00
" 19 " " " 20	36,25

Distancia, en pies, entre los dos ejes extremos de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera.	Peso máximo autorizado, en libras, de un vehículo o de otra combinación cualquiera.
---	---

De 3 a menos de 7	32,000
" 7 " " " 8	32,480
" 8 " " " 9	33,320
" 9 " " " 10	34,160
" 10 " " " 11	35,000
" 11 " " " 12	35,840
" 12 " " " 13	36,680
" 13 " " " 14	37,520
" 14 " " " 15	38,360
" 15 " " " 16	39,200
" 16 " " " 17	40,040
" 17 " " " 18	40,880
" 18 " " " 19	41,720
" 19 " " " 20	42,560
" 20 " " " 21	43,400
" 21 " " " 22	44,240
" 22 " " " 23	45,080
" 23 " " " 24	45,920
" 24 " " " 25	46,760
" 25 " " " 26	47,600
" 26 " " " 27	48,440
" 27 " " " 28	49,280
" 28 " " " 29	50,120
" 29 " " " 30	50,960

" 30 " " " 31	51,800
" 31 " " " 32	52,640
" 32 " " " 33	53,480
" 33 " " " 34	54,320
" 34 " " " 35	54,320
" 35 " " " 36	55,160
" 36 " " " 37	56,000
" 37 " " " 38	56,840
" 38 " " " 39	57,680
" 39 " " " 40	58,520
" 40 " " " 41	59,360
" 41 " " " 42	60,200
" 42 " " " 43	61,040
" 43 " " " 44	61,880
" 44 " " " 45	62,720
" 45 " " " 46	63,560
" 46 " " " 47	64,400
" 47 " " " 48	65,240
" 48 " " " 49	66,080
" 49 " " " 50	66,920
" 50 " " " 51	67,760
" 51 " " " 52	68,600
" 52 " " " 53	69,440
" 53 " " " 54	70,280
" 54 " " " 55	71,120
" 55 " " " 56	71,960
" 56 " " " 57	72,800
" 57 " " " 58	73,640
" 58 " " " 59	74,480
" 59 " " " 60	75,320
" 60 " " " 61	76,160
" 61 " " " 62	77,000
" 62 " " " 63	77,840
" 63 " " " 64	78,680
" 64 " " " 65	79,520
" 65 " " " 66	80,360
" 66 " " " 67	81,200

iv) Si no hay equivalencia exacta entre el peso máximo autorizado del vehículo en tránsito internacional según aparece en la parte de unidades métricas decimales del cuadro del inciso iii) y su correspondiente en la parte expresada en pies y en libras, se adoptará el mayor de los dos pesos.

3. Los Estados Contratantes podrán concluir acuerdos regionales en los que se fijen pesos máximos autorizados mayores de los que aparecen en la lista. Se recomienda, sin embargo, que el peso máximo autorizado sobre el eje más cargado no exceda de 13 toneladas métricas (28.660 libras).

4. Cuando cualquier Estado Contratante designe las carreteras a que habrá de aplicarse el presente anexo, indicará las dimensiones o el peso máximo autorizado, provisionalmente, para la circulación en dichas carreteras.

a) Si hay en ellas barcasas de pasaje, túneles o puentes que no permitan el paso de vehículos de las dimensiones y el peso autorizados por el presente anexo;

b) Si su índole y condiciones exigen limitar en ellas el tránsito de tales vehículos.

5. Todo Estado Contratante y subdivisión de éste podrá expedir autorizaciones especiales de circulación para los vehículos o combinaciones de vehículos que excedan de las dimensiones o el peso máximo aquí fijados.

6. Todo Estado Contratante o subdivisión de éste podrá limitar o prohibir el tránsito de vehículos automotores por una carretera a la que se aplique el presente anexo, o imponer restricciones provisionales al peso de los vehículos que circulen durante un período limitado, en casos en que por deterioro, grandes lluvias, nieve, deshielo u otras condiciones atmosféricas desfavorables, dicha carretera pueda ser dañada gravemente por vehículos cuyo peso sea el normalmente autorizado.

Anexo 8

CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN CIRCULACION INTERNACIONAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la Convención, la edad mínima para conducir vehículos automotores deberá ser la de 18 años.

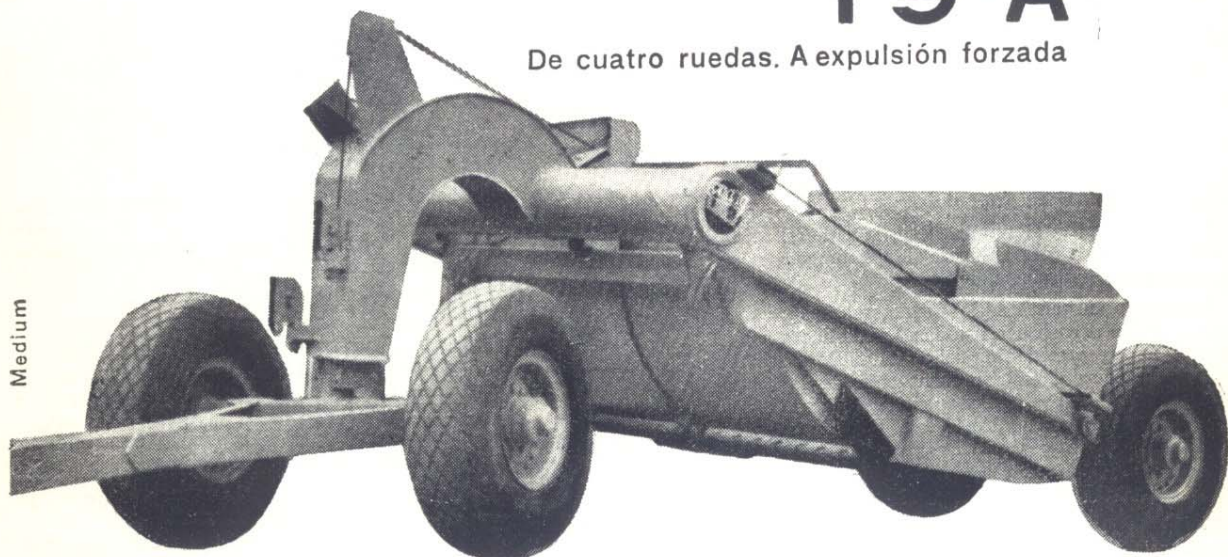
Sin embargo, todo Estado Contratante o subdivisión de éste podrá aceptar la validez de los permisos para conducir expedidos por otro Estado Contratante a conductores de motocicletas y coches de inválidos menores de 18 años.

CONARG

mueve la tierra

PALA DE ARRASTRE Y9-A

De cuatro ruedas. A expulsión forzada



Medium

CAPACIDAD AL RAS 5 m³
CAPACIDAD COLMADA 6,50 m³

Ancho de corte	2250 mm
Ancho total	2700 mm
Trocha delantera	1740 mm
Trocha trasera	1740 mm
Distancia entre ejes	4100 mm
Largo total	7500 mm
Altura total	1850 mm
Profundidad del corte	150 mm
Espesor de esparcimiento	300 mm

Cuchillas
central 19,2 x 254 (3/4 x 10")
laterales 19,2 x 203 (3/4 x 8")
Peso de embarque aprox. 6.000 kg.
Rodado delantero y trasero 14.00 x 20 (16 telas)
Comando a dos cables de Ø 13 mm.



CONARG S. A. I.

Casa Matriz: Santa Rosa 401 y 475
T. E. 30352 y 28579 CORDOBA

Casa Central: Bolivar 630
T. E. 30-3809 y 30-8115
BUENOS AIRES

De gran rendimiento y solidez apta para grandes movimientos de tierra

LAS SESIONES DEL CONSEJO VIAL FEDERAL

TAL como informáramos en "Noticias Camineras", se realizó en San Carlos de Bariloche, entre los días 27 y 29 de marzo, la IIª Reunión Plenaria del Consejo Vial Federal, de la que participaron los representantes de todas las direcciones viales del país.

La Asociación Argentina de Carreteras, especialmente invitada, estuvo presente en todas las deliberaciones en la persona de su presidente, señor Luis De Carli. Separadamente, asistieron, en representación de la Dirección Nacional de Vialidad y de Parques Nacionales, los señores miembros de nuestro directorio, Ing. Eduardo Arenas y Dr. Marcos Sastre, respectivamente.

La índole e importancia de los problemas y la seriedad con que fueron tratados, denotan la preeminencia que va alcanzando —o que ya ha alcanzado— el quehacer vial entre todas las cuestiones gravitantes en nuestro país.

En la reunión fueron considerados importantes aspectos relacionados con la vialidad argentina, y adoptadas resoluciones que facilitarán el cumplimiento de los planes en marcha; entre ellos, la deuda de Y.P.F., remuneraciones al personal, porcentaje compensatorio obtenido por las empresas petroleras en concepto de gastos de administración; inclusión dentro del régimen de la ley 15.275 a empresas contratistas de obras de coparticipación Federal, Régimen legal de la propiedad lindera del camino; normas para la seguridad de las personas y la rapidez del tránsito en los caminos, como así también el texto de las actas aprobadas en la IIIª Reunión Regional de la Comisión Zonal V-Sur.

DISCURSO DEL INGENIERO PETRIZ

Al inaugurarse las deliberaciones pronunció un discurso el titular de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Pedro Petriz.

Destacó el ingeniero Petriz que las dificultades para el desarrollo de la vialidad crecen con los días, pero que se espera poder superar los problemas confiando en que de las sesiones de la IIª Reunión surgirán recomendaciones útiles y provechosas.

Al considerar el aspecto financiero, dijo que el cálculo de recursos para el ejercicio actual hace ascender a 10.558 millones de pesos el Fondo Nacional de Vialidad, mientras que el plan de inversiones alcanza a 8.676,5 millones. Luego se refirió a los efectos de la rebaja del precio de la nafta sobre el fondo vial, al que privará,

según estimaciones, de 700 millones de pesos por año.

Con respecto a la deuda de Y.P.F., dijo que por primera vez desde el desenvolvimiento del régimen financiero de la ley, esa empresa del estado no sólo cumplió con el pago de las sumas devengadas en un período, sino que lo hizo con exceso.

Más adelante explicó que Y. P. F. aportó, desde el 19 de noviembre de 1960, al 28 de febrero de 1961, 1.103,9 millones de pesos en efectivo y 471 millones en productos, lo que hace un total de 1.574,9, mientras que la deuda, resultante del primer cuatrimestre del ejercicio actual ascenderá a 1.480 millones.

Luego de analizar la influencia de los recursos creados por la ley 15.274 derivados del impuesto a las cubiertas y de ocuparse de los planes de trabajo, dijo que "se espera contar, al término de ellos, con 38.000 km de caminos firmes, entre pavimentados y consolidados".

Más adelante se refirió al plan de inversiones y obras, y al cálculo de gastos hasta 1964, destacando la financiación obtenida por bancos estadounidenses, que ayudará a concretar para 1964 un 70 % de los planes previstos para 1969. Igualmente mereció la atención del ingeniero Petriz el problema de la vialidad urbana y de los caminos vecinales y aspectos de las leyes 15.273, 15.274 y 15.275 y decretos 880 y 926.

Por último, el ingeniero Petriz finalizó su exposición destacando la dura responsabilidad que recae sobre los organismos viales, constructores e ingenieros argentinos, en la tarea de llevar adelante el plan de caminos.

Más adelante, y en forma circunstanciada, hacemos conocer las distintas resoluciones adoptadas. Percibirán de tal modo los lectores la importancia de la labor desarrollada en San Carlos de Bariloche.

A la Asociación Argentina de Carreteras le es grato, en grado sumo, destacar estos hechos, puesto que su labor de diez años no ha tenido otro propósito y aspiración que la formación de la conciencia caminera, la que, a guisa de fuerza espiritual, permitirá ejecutar las obras viales que tanto reclama el progreso del país.

DEUDA DE Y.P.F.

En sesión especial del 27 de marzo se debatió el estado de la deuda de Y.P.F., participando una delegación de la empresa petrolera nacional, encabezada por el señor Miguel Casas. Se resolvió en definitiva que Y.P.F. abone a los organismos viales las sumas que como agente de

LICITACION PUBLICA

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires

Llámase a licitación pública para contratar la construcción de obras básicas y pavimento flexible en el camino JUAREZ-LAPRIDA, primer tramo, ruta 86 (tramo enlace ruta 74 con ruta 3), y acceso a BUNGE, en jurisdicción del partido de JUAREZ.

Los pliegos de bases y condiciones se encuentran a consulta y disposición de los interesados en la sección Licitaciones, siendo el precio del mismo de \$ 5.000 m/n., que se abonará mediante depósito en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, en la cuenta "Fondo Provincial de Vialidad, orden Presidente, Contador y Tesorero".

Apertura de las propuestas: 29 de mayo de 1961, a las 15 horas.

Presupuesto Oficial: \$ 116.940.890,54 m/n.

Ing. Rafael Balcells
Presidente del Directorio

Calle 7 No. 1175
LA PLATA

retención de impuesto a las ventas de combustible tiene en su poder.

A sugerión de la Comisión de Asuntos Legales se resolvió igualmente solicitar a la Dirección Nacional de Vialidad que informe a las provincias sobre los convenios de pagos establecidos con Y.P.F.

PRECIO DE LA NAFTA

La comisión de Finanzas, presidida por el ingeniero Balcells, de Buenos Aires, e integrada por los delegados de Chubut, La Rioja y Santiago del Estero, ingenieros Ariza, Orquera y Cosci, respectivamente, resolvió solicitar al Poder Ejecutivo que fije las partidas adecuadas para compensar la reducción por la modificación en los precios de la nafta.

La misma comisión resolvió recomendar que el Consejo Vial Federal gestione el aumento de los fondos para obras provinciales, a fin de superar los aportes por coparticipación, de modo de no incurrir en la situación prevista en la parte final del Art. 28 del decreto 505/58, que dice: "La cuota de coparticipación federal para cada provincia no excederá del total invertido por ella en obras viales".

También se resolvió, en vista de que lo previsto por el artículo 19 de la ley 15.273 no se cumple con lo que se relega la construcción de caminos de fomento agrícola, exigir el estricto cumplimiento de aquel instrumento legal.

CREACION DE NUEVOS RECURSOS

En consideración que las necesidades anuales para caminos de fomento agrícola han sido estimadas en 500 millones, se recomendó la sanción de leyes conforme a las actuales mayores necesidades. La comisión de Asuntos Legales recomendó igualmente favorecer la creación de consorcios, que tendrán a su cargo la administración de fondos y/o la ejecución de los trabajos. Sobre este punto los delegados destacaron con sobria elocuencia los perjuicios enormes que a sus respectivos territorios ocasiona el mal estado de los caminos de acceso a las fuentes de producción. Uno de los delegados citó como ejemplo lo ocurrido con el algodón de la última cosecha, por el que se llegó a pagar, por falta de vías de comunicación, la inconcebible suma de sesenta pesos la tonelada kilómetro, en concepto de fletes.

TRANSITO DE CARGAS

Sobre este punto se convino en recomendar que los estados provinciales, por resolución legislativa, adopten el reglamento general de tránsito aprobado por la ley 13.893, de forma de que los permisos de circulación otorgados por una provincia tengan validez para otras.

POLICIA CAMINERA

Se recomendó igualmente la creación de una Policía Caminera para hacer cumplir las normas de tránsito existente.

PUBLICIDAD EN LOS CAMINOS

Teniendo en cuenta que la creciente profusión de publicidad a la vera de los caminos ocasiona a los conductores fenómenos de distracción, afectando con ella las previsiones de seguridad en el tránsito, se resolvió incorporar a las leyes viales textos legales sobre restric-

ción al dominio del terreno en las zonas adyacentes a las rutas.

COORDINACION DE OBRAS VIALES INTERPROVINCIALES

Al respecto, se resolvió recomendar que las provincias planifiquen en conjunto sus redes vinculativas, a fines de evitar los mayores costos por conexiones entre otras interprovinciales y las de la red troncal.

REGISTRO DE CONSTRUCTORES

La comisión de Asuntos Legales recomendó aconsejar a los gobiernos de provincias a crear un registro de empresas constructoras similar al nacional. Esta ponencia fue presentada por el señor Luis De Carli.

"El problema de la lentitud con que algunas empresas desarrollan sus trabajos no sólo debe imputarse a las mismas empresas, sino también a la administración pública, que contrata obras con empresas de antecedentes negativos" —comenzó diciendo el señor De Carli—. Más adelante estimó que la capacidad de una empresa constructora —contra todo lo que se diga— no es sólo la indicada por su capital. Existen empresas que durante 30 años, no obstante tener un capital mediano, cumplieron honorablemente con sus compromisos, continuó diciendo nuestro presidente; en cambio, otras empresas deslumbran a los funcionarios con los grandes capitales de que disponen (o dicen disponer), haciendo creer que en dos o tres años realizarán lo que no fueron capaces de hacer en 30, —afirmó.

"Es necesario entonces —siguió diciendo el señor De Carli— que el Registro de Contratistas se purifique a través de una amalgama de todos los registros de contratistas existentes en el país, para descubrir los puntos flojos y para que las declaraciones juradas de las empresas sean la expresión real de su verdadera capacidad.

"Yo he tenido ocasión de informarme, a través de opiniones de presidentes de vialidades provinciales, de las malandanzas de algunas empresas totalmente radiadas de una provincia por sus antecedentes negativos, que hacen su aparición en otras —en las que, por falta de información, aparecen como adjudicatarias de obras—. Todo esto atenta contra la normal ejecución de los planes de obras y, en definitiva, contra el interés colectivo asociado a las realizaciones viales", concluyó el Sr. De Carli.

POLIZAS DE FIANZAS

Este punto fue también muy discutido por la Comisión de Asuntos Legales, que luego resolvió aconsejar se autorice la presentación de Pólizas de Fianzas para cumplir con los porcentajes de garantía, de acuerdo a otra ponencia del presidente de la comisión. El Sr. De Carli destacó en su propuesta la necesidad de canalizar las disponibilidades de las entidades aseguradoras, tal como se hace en la casi totalidad de los países americanos. También se recomendó aconsejar a las provincias a modificar la ley de obras públicas, aumentando los porcentajes de garantía, actualmente del 5 %.

Igualmente, se resolvió solicitar a la Superintendencia de Seguros que otorgue autorización a las compañías de Seguros para extender las pólizas de fianzas que avalen las ofertas de los contratistas.

El señor De Carli manifestó su agrado porque el asunto del "performance bonds", por él propiciado, recibiera acogida tan favorable.



HECHA PARA LAS MAS DURAS TAREAS

CUBIERTA REFORZADA ROCALLERA-EXCAVADORA FIRESTONE

Su resistencia no tiene límites! En minas abiertas, canteras, trabajos de construcción y sobre suelos pedregosos donde no se requieren altas velocidades, la Rocallera-Excavadora FIRESTONE responde mejor, con mayor rendimiento y más seguridad ¡Prefiérala para su camión!

Usted tiene en la ROCALLERA-EXCAVADORA FIRESTONE:

- Paredes laterales dobles de caucho resistente a los cortes más profundos.
- Angulo de las barras en forma de "V" para impedir deslizamientos laterales y permitir el mejor control en el manejo del vehículo.
- Cuerdas impregnadas en caucho bajo tensión controlada, de gran elasticidad, baja dilatación y gruesa sección.

No la use sobre caminos pavimentados o para desarrollar altas velocidades; en dichos casos las cubiertas más apropiadas son la "TRACCION UNIVERSAL" y "TRANSPORTE".



Firestone

DE LA ARGENTINA S.A.I.C.

HOY Y SIEMPRE LO MEJOR

Escuche todos los días el Panorama Informativo FIRESTONE por L55 Radio Rivadavia a las 22.25 horas

MEJORAS SALARIALES AL PERSONAL

La Comisión Técnica reunida el 28 de marzo, después de intensos debates recomendó estudiar mejoras al personal de vialidad, conviniéndose en la necesidad de establecer una escala de sueldos de orden nacional, a fines de evitar competencias entre las distintas reparticiones provinciales. En este punto se recomendó, igualmente, aumentar las asignaciones por título profesional, además de disponer mejoras en las retribuciones por categoría laboral.

EDUCACION Y CONCIENCIA VIAL

En las discusiones sobre este tema tuvo especial participación el miembro del directorio de Vialidad Nacional, ingeniero Eduardo Arenas, que en su calidad de miembro informante, sostuvo que la "base del progreso en materia de educación vial debe estar en una propaganda intensa, prolongada, sobre todo muy costosa". "Los métodos propiciados para nuestro país son iguales a los que se utilizan en otros, vale decir, comienzan en la escuela primaria, continúan por la secundaria y desde allí se inicia una intensa campaña en el mismo sentido", concluyó el ingeniero Arenas.

Intervino entonces el señor Luis De Carli, presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, quien, en representación de la entidad, expresó que, coincidentemente con lo que dijera el ingeniero Arenas, la Asociación de Carreteras se encuentra próxima a terminar la impresión de 200 mil folletos dedicados a las nuevas señales camineras y a las recientes disposiciones sobre tránsito. Esos folletos —continuó— serán enviados también a los distintos organismos de educación, al ejército y los organismos policiales. También destacó que la asociación ha hecho confeccionar pequeños modelos de señales de material plástico, que serán distribuidas en las escuelas del país. También se hicieron señales más grandes, en cajas adecuadas, a fines de que los maestros puedan colocarlas sobre los pupitres y facilitar la interpretación de la enseñanza. La mejor obra en ese sentido es la que realiza la asociación por medio de los organismos de vialidad, que se encargan de la distribución por las escuelas.

CURSOS DE CAPACITACION VIAL

La misma comisión técnica resolvió recomendar a las direcciones provinciales de vialidad la creación de cursos para capacitación a constructores de obras, sobreestantes y laboratoristas, fundada en la necesidad de suplir la carencia de técnicos viales. Al respecto opinó el doctor Carrara que se está realizando ante el Consejo de Educación Técnica gestiones para la creación de cursos secundarios para técnicos viales. Afirmó que las gestiones se encuentran adelantadas y que, en principio, el Consejo Nacional de Educación Técnica ha resuelto instituir cursos parecidos a los que desarrollaron antes en la Escuela Otto Krausse.

COLABORACION DE LOS CONTRATISTAS

Por último, el Consejo Vial Federal resolvió solicitar la cooperación de las empresas contratistas de caminos y especialmente aquellas que tienen en ejecución obras que superan los plazos previstos por contrato.

Intervino entonces el señor Luis De Carli, quien afirmó que los organismos viales pueden abrigar la seguridad de que los contratistas acogerán con agrado esa idea, que transmitirá —dijo— al Consejo de la Cámara Argentina de la Construcción.

Aseguró el señor De Carli que los constructores y los funcionarios que proyectan y dirigen las obras deben constituir una unidad para bien del país, estimando que los empresarios —por sobre la natural propensión humana a lograr utilidades— deben sentir la preocupación sana y constructiva de impulsar al país.

"Debemos pensar —concluyó— que todos los habitantes de la república somos navegantes de una misma barca y debemos, entonces, remar en el mismo sentido".

Finalmente, fueron aprobadas las actas de las reuniones plenarias, haciéndose presente entonces el ingeniero Costantini, en la oportunidad ministro de Obras y Servicios Públicos, quien pronunció el discurso de clausura.

Comenzó el ingeniero Costantini pidiendo que no se adjudicara a sus palabras una pretensión de conferencia, puesto que se trataba, simplemente, de una improvisación para recordar aspectos de la política del Poder Ejecutivo en materia de transportes.

Dijo más adelante que los transportes han sido una de las preocupaciones más sentidas del gobierno, que decidió otorgar, como primer paso a un reordenamiento orgánico de los distintos sistemas, urgente prioridad a las obras camineras.

Recordó los estudios que a esos fines se contrataron con expertos propuestos por el Banco Mundial y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Esos estudios, en los que participan igualmente expertos argentinos, buscan la mejor forma de coordinar, definir y adecuar un programa de inversión. Aclaró que los estudios son dificultosos, ya que sería incorrecto basarlos en el estado actual de la economía nacional. "Es necesario proyectarlos —afirmó con miras a un período de 15 ó 20 años—".

"Una vez conocidos los datos sobre necesidades del transporte —dijo en otra oportunidad— se entra en la etapa más difícil: la de la economía del transporte".

"El volumen de las cargas, los costos y distancias medias a transportar son los elementos que definen un medio de transporte", precisó más adelante.

Seguidamente expresó que no se puede programar con justeza un plan de recuperación de los sistemas carreteros, ferroviario y fluvial, sin conocer previamente sus necesidades o campos de acción. No obstante, para no detener la marcha del país, se resolvió anticipar algunos estudios, de los que surgió la necesidad de otorgar urgente prioridad al sistema caminero y de programar correctamente las inversiones para su ejecución.

En materia ferroviaria —dijo— las incógnitas que todavía hoy se manifiestan impiden avanzar más rápidamente. Señaló que las vías férreas argentinas tienen una circulación del 85 % de su carga, en sólo el 50 % de la red lo que significa que existe un 50 por ciento de la red que transporta sólo el 15 % de la carga. A juicio del ministro, esa situación justifica que en la Argentina las tn/km sean siete veces inferiores a las de Estados Unidos y a la mitad de las de España y de casi todos los países del mundo.

Detalló más adelante el ingeniero Costantini que en nuestro país existen 300 mil tn/km, España tiene 600 mil —aseguró— y EE. UU. 2.200.000.

Esa comprobación, que refleja un estado de anacronismo infrecuente de observar aún en ferrocarriles de países con un nivel de vida y desarrollo inferiores a los argentinos, llevó a la necesidad de disponer el levantamiento o modificación de una gran cantidad de kilómetros de vías que no prestan función económica. Esa circunstancia fue la que impulsó a otorgar prioridad al programa caminero —dijo en seguida— para agregar que "ello no quiere decir que el sistema caminero reemplazará a otros transportes, desde que éstos pueden cumplir una función económica dentro de la vida nacional".

Inmediatamente recaló la necesidad de asegurar la coordinación de los distintos sistemas de transportes, a

fines de evitar el desvío de cargas que son específicas de un sistema, hacia otro. Destacó que los planes formulados contemplan la solución de la circulación caminera, por las tres redes: Troncal (más corta pero más cara), Provincial y Comunal.

En otro momento el ingeniero Costantini se refirió a la falta de recursos para la obra caminera, destacando que al comprobar que los medios financieros que prevé la ley 505 no resolvían el problema integralmente, se incorporó la ley 15.274 (recargo sobre cubiertas en camiones que excedan las 12 tn), de lo que resulta un aporte de casi 30 mil millones de pesos.

"En cuanto a las provincias —dijo— no se pudo analizar con la misma prolijidad. Es necesario estudiar si los recursos de la ley 505 (50 mil millones que corresponden a las provincias como coparticipación) resultan suficientes para construir redes con sentido integral dentro de los distintos estados, capaces de armonizar con las obras de la red troncal a cargo de la nación".

Para los sistemas comunales se previeron recursos por medio de la ley 15.274, y para los caminos de Fomento Agrícola a través de la ley 15.275 —señaló en otro momento—, para destacar a continuación que "a fines de acelerar se recurrió al crédito extranjero Eximbank y Banco Mundial) y, finalmente, a la sanción de la ley 15.275, de pagos diferidos".

"Con esos tres sistemas se ha anticipado en casi 15 mil millones el plan al año 1964, es decir, se aseguró la financiación para tener, a esa fecha, 10.000 kilómetros de caminos pavimentados; recursos que Vialidad Nacional podrá devolver con sus propios ingresos en 1969", afirmó a continuación.

Más adelante, el ingeniero Costantini aclaró que la inversión de los recursos se orientó hacia el equipamiento empresario y a la restitución económica-financiera des-

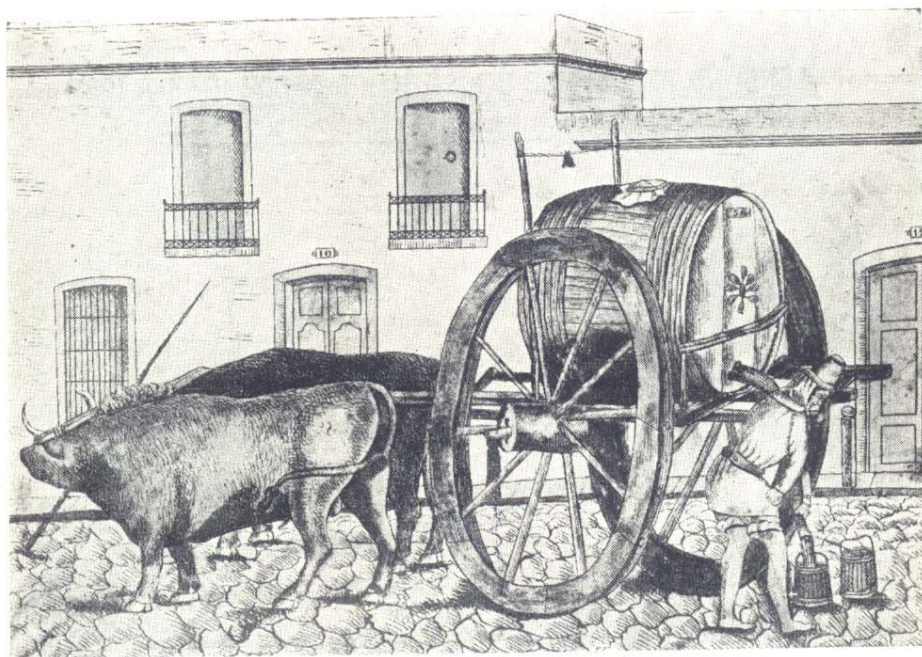
truida por los años de inflación, para destacar en seguida que por primera vez en el país se entregó contratos a profesionales particulares, por medio de la creación del registro de firmas consultoras, similar al de contratistas, que ya maneja la nación.

Con el cumplimiento de otras disposiciones (reconocimiento de mayores costos, de gastos generales sobre mayores costos y la solución de gastos improductivos) se completó el cuadro en lo que tiene referencia con las empresas constructoras, a las que se trató de colocar en condiciones de cumplir con un programa que supera a los normales en 5 ó 6 veces a las de 1958, dijo a continuación.

Inmediatamente el ingeniero Costantini entró a considerar la situación planteada por la rebaja en los precios de la nafta, dispuesta por el Poder Ejecutivo. Afirmó que tenía seguridades del presidente de la Nación en el sentido de que cualquier reducción del precio de la nafta no habrá de afectar a Vialidad Nacional, a la que se proporcionará fondos a través de títulos, para compensar la falta de percepción que pudiera suscitarse por la medida de gobierno aludida.

Finalizando, el ingeniero Costantini dijo que creía tener la certeza de haber resumido más o menos fielmente el pensamiento del gobierno de la Nación sobre el tema vial. Destacó la responsabilidad que aguarda a los ingenieros argentinos, que sabrán demostrar —dijo— "que ellos y las reparticiones del país tienen capacidad sobrada, como sobrada energía y entusiasmo para no defraudar a ninguno de los habitantes de la república en el cumplimiento del programa vial, que no sólo tiene ese carácter, sino que forma parte fundamental del programa de desarrollo nacional".

El discurso del ingeniero Costantini fue incorporado a la Asamblea, que fue clausurada el 29 de marzo.



PLAN DE OBRAS EN LA RED NACIONAL

Informe

preparado por la Dirección Nacional de Vialidad

La Dirección Nacional de Vialidad ha publicado un folleto titulado PLAN DE OBRAS EN LA RED NACIONAL, por el que se da estado público a los trabajos proyectados para el período 1959-1969.

En el trabajo, que consta de 7 capítulos, se destaca la oportunidad de la formulación del plan vial, considerado como uno de los objetivos básicos de la política gubernamental para impulsar la proyectada expansión económica del país.

La Dirección Nacional de Vialidad es optimista en cuanto al margen de cumplimiento del plan de obras proyectado, en base a la decisión de las autoridades nacionales de asegurar el estricto e integral cumplimiento del régimen financiero del decreto-ley 505/58, requisito indispensable para concretar el desarrollo de la vialidad en los términos que el país reclama.

Confiere base a ese optimismo el hecho de que las empresas privadas productoras de combustibles cumplen con sus aportes en forma regular y que, por su parte, Y.P.F., a la par que regularizará sus aportes, formalizará un plan de amortización de la suma que adeuda al Fondo Nacional de Vialidad, habiendo entregado ya más de 700 millones de pesos, siendo su

deuda actual, en el concepto expresado, de 4.000 millones de pesos, aproximadamente.

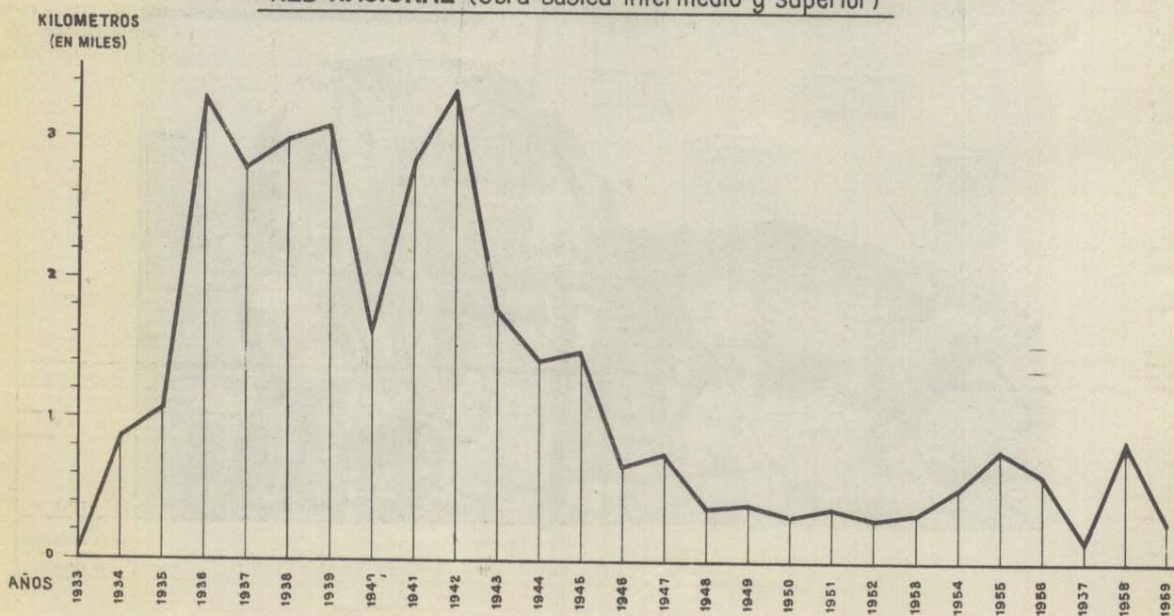
El Capítulo 1 del trabajo que comentamos, contiene una relación sintética de antecedentes, remontados a la época iniciada con la sanción de la ley 11.658 y el resultado que su aplicación significó para la obra vial del país. Se destaca de modo especial el acierto de la implantación de un régimen financiero como el establecido por la ley 11.658, ya que la imposición de gravámenes —con carácter exclusivo para fines viales— sobre los consumos de combustibles, además de la seguridad, regularidad y agilidad que confiere al ingreso de los recursos, entraña la aplicación de un principio clásico, al imponer el aporte directo del usuario del camino.

Los resultados de la aplicación de la ley 11.658, trascienden aun, en gran parte, como lo más significativo que exhibe el país en materia vial. Alrededor del 80 % de la obra existente, fue ejecutada antes de 1946.

El grabado publicado a continuación, es suficientemente elocuente.

Más adelante, el folleto examina, siempre en el Ca-

LONGITUD DE CAMINOS CONSTRUIDOS DESDE 1933 A 1959 RED NACIONAL (Obra básica intermedio y superior)



El vertiginoso aumento del tránsito carretero, causado en gran parte por el virtual colapso del sistema ferroviario, se sumó a los factores de crisis, merced al incontrolado aumento de las cargas que debieron soportar las calzadas.

Más adelante el trabajo señala, con justicia, que la sanción del decreto ley 505/58 restableció los principios básicos de la vialidad argentina.

El trabajo que comentamos al referirse a los caminos que integran la red nacional señala que, en virtud de haberse dado prioridad a las zonas con mayor densidad de tránsito, nuestra actual red posee por ello una doble insuficiencia: ninguna de las zonas geográficas argentinas satisface sus necesidades de comunicación y transporte. Se destaca igualmente que de las agudas insuficiencias que evidencia el mapa de la República con el Estado de la Red Nacional en 1958, (pág. 34) el cuadro más saliente lo ofrecen la Mesopotamia y el sector N. E. del país, donde, además

En otro aspecto de este Capítulo, la Dirección Nacional de Vialidad destaca el peligro que representa para el cumplimiento del proyectado plan vial, lo siguiente:

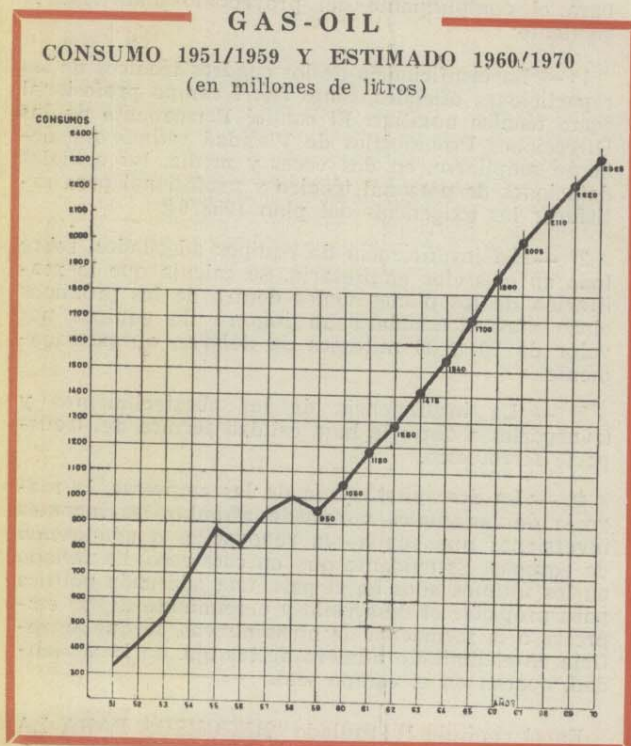
2º — La insuficiencia de equipos adecuados, sobre todo en el sector empresario. Se calcula que la realización de los planes viales dentro de los próximos cinco años demandará un ingreso de equipos por valor de 70 a 90 millones de dólares, aproximadamente.

4º — La descapitalización de las empresas, la mayoría de las cuales no puede afrontar las ingentes inversiones que supone la renovación o adquisición de equipos. Es evidente que en este caso, ha faltado en los últimos años en el país, una adecuada política para propiciar el desarrollo y crecimiento de las empresas o la formación de otras nuevas, lo que se refleja en el limitado número de las que en la actualidad, operan en el campo vial.

Decreto ley 505/58. El artículo 18 establece los recursos del fondo Nacional de Vialidad. Se ha formulado una previsión de los posibles consumos de nafta y gas-oil, combustibles que, a través de los gravámenes que establece el inciso a) del artículo 18 de la ley, tributan los aportes más importantes al Fondo Nacional de Vialidad. En esas previsiones, se estima que el consumo de motonafta en 1970 será de 3.500

ORIGEN DEL RECURSO	AFECTACION DEL RECURSO								Totales			
	PARA VIABILIDAD NACIONAL						PARA VIABILIDADES PROVINCIALES					
	Gastos Adm. y Servicios	Conserv. Equipos etc.	Vinculos. Internac.	Puentes Puertos y APUES	Parques Naciona. Jas	Establec. Interés Nacional	Obras de Fomento Agrícola	Obras de Red Nacional		Red de Copart. Federal	Os. Vecinales y Arterial Ciudades	Obras de Fomento Agrícola
Decreto-Ley 905/58	9.287,8	19.786,0	3.724,6	796,0	530,6	265,3	-	27.972,1	34.492,9	-	-	96.849,3
Decreto-Ley 5974/58	-	-	-	-	-	-	-	5.422,4	-	-	-	5.422,4
Ley 15273	240,0	-	-	-	-	-	2.760,0	-	-	-	2.000,0	5.000,0
Ley 15274	-	-	-	-	-	-	-	15.252,3	-	6.986,5	-	22.178,8
Ley 14.184; Decreto-Ley 470/55; Decreto-Ley 4345/56; Decreto-Ley 7636/57; Decreto-Ley 23033/56; Decreto-Ley 18214/56 y Decreto-Ley 4316/58.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TITULOS (Cuenta A-1)	-	-	-	-	-	-	-	2.737,7	-	-	-	2.737,7
TITULOS (Cuenta A-1) a proveer por el Poder Ejecutivo.	-	-	-	-	-	-	-	1.044,5	-	-	-	1.044,5
	9.527,8	19.786,0	3.724,6	796,0	530,6	265,3	2.760,0	52.619,0	34.492,9	6.986,5	2.000,0	133.218,7
							56.133,6					

millones de litros, pasando por 2.230 millones en 1961, 2.320 en 1962, 2.410 en 1963, 2.550 en 1964, 2.675 en 1965, 2.820 en 1966, 2.960 en 1967, 3.150 en 1968, y 3.320 en 1969. En cuanto a las estimaciones de consumo de Gas-oil, se prevé una cantidad de 1.180 millones de litros en 1961 para llegar a 2.325 millones en 1970.



Decreto N° 5574/58, complementario del decreto-ley 505/58, prevé fondos para obras en Capital Federal y Tierra del Fuego. El cuadro de abajo ilustra con amplitud.

Ley 15.273: Modifica el decreto ley 21.680/56 a efectos de arbitrar fondos para el "Plan de Caminos de Fomento Agícola", gravando con el 0,5 % "ad-valorem" a los productos y subproductos de la agricultura y ganadería que se exporten. Este impuesto producirá en el período 1959/69 una suma estimada en 5.000 millones de pesos.

Ley 15.274. Por su artículo 3° se crea un impuesto a las cubiertas y a los camiones de más de 12 tn. por el término de 10 años, estimándose que los ingresos en ese concepto llegarán a un total de 14.414.220.000 m\$N. en 1969.

Arrastre y Créditos en títulos. Por las leyes y de-

cretos que se mencionan se han abierto créditos con cargo a negociación de títulos (Cuenta A-1): Ley 14.184; Decreto-Ley 470/55; Decreto-Ley 4345/56; Decreto-Ley 7636/57; Decreto-Ley 23.022/56; Decreto-Ley 18.214/56 y Decreto-Ley 4316/58. A la fecha el saldo de estos créditos legales es de 2.737,7 millones de pesos.

Como se aprecia, en la Planilla "Recursos para la obra vial" se consigna la distribución de los recursos entre la Nación y las provincias, así como su afectación a distintos conceptos. De una recaudación total prevista en 133.218,7 millones, Vialidad Nacional administrará 89.799,3 millones y las vialidades provinciales 43.419,4 millones. Deducidos gastos administrativos, de conservación de la red, de reparación y renovación de equipos, etc., Vialidad Nacional dispondrá, para ejecutar obras en la Red Nacional, de 56.133,6 millones de pesos.

En el Capítulo III, luego de señalar la importancia del sistema vial, de destacar los aspectos críticos de nuestro sistema de transportes, y de evidenciar la necesidad de modificar la distorsionada economía argentina —evento en que deberá tener prioridad la construcción de caminos— la Dirección Nacional de Vialidad, en el trabajo que comentamos, pasa a considerar distintos aspectos del plan vial proyectado. En ese terreno se toman en consideración las necesidades viales del país, ya que, cubiertas las premiosas exigencias de reconstrucción y mejoramiento de las obras existentes, es necesario encarar la construcción de una red troncal de tránsito permanente del orden de los 40.000 km. Las demandas financieras de un plan de esas dimensiones superaban la masa de recursos previsible conforme a la ley vigente, lo que impulsó a la sanción de la ley 15.274.

A su vez, y con el propósito de anticipar en lo posible la ejecución de las obras, se dio la ley 15.275, que crea un régimen especial para su contratación por pago diferido.

Al respecto, pueden sintetizarse las modalidades de contratación dentro de los siguientes términos:

- Con pagos al contado de acuerdo a las normas habituales. Se prevé que este sistema alcanzará un volumen de 24.000 millones de pesos aproximadamente.
- Con pagos diferidos de acuerdo a la ley 15.275. La inversión prevista es de 16.123,7 millones de pesos y comprende la construcción de 4.013,9 km. de caminos pavimentados y consolidados. En el cuadro de la página siguiente se aprecia la cantidad y calidad de las obras a ejecutar por este sistema, cuyas características más destacadas son:

- Las obras son de gran magnitud en relación a las contratadas corrientemente.
- Las contrataciones se harán mediante el procedimiento de la licitación pública.
- Las empresas adjudicatarias deberán proveer a la construcción y financiación simultánea de las obras.

DECRETO N° 5574/58 — CALCULO DE RECURSOS PARA EL PERIODO 1958/69

DISTRIBUCION	PRODUCTO	PERIODO 1958/1959	PERIODO 1959/1960	PERIODO 1960/1961	PERIODO 1961/1962	PERIODO 1962/1963	PERIODO 1963/1964	PERIODO 1964/1965	TOTAL PERIODO 1958/1969	PERIODO 1965/1966	PERIODO 1966/1967	PERIODO 1967/1968	PERIODO 1968/1969	TOTAL PERIODO 1965/1969
CAPITAL FEDERAL	RAPI	138,6	271,4	396,0	438,4	426,6	450,0	477,0	2.578,0	502,6	525,1	551,7	579,2	4.178,6
	GAS-OIL	31,3	62,8	96,4	84,7	81,8	79,5	79,5	509,1	79,5	79,5	79,5	79,5	828,1
	TOTAL	169,9	334,2	492,4	523,1	508,4	529,5	556,5	3.087,1	582,1	604,6	631,2	658,7	5.006,7
TIERRA DEL FUERO	RAPI	0,9	1,0	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	10,0	1,9	2,0	2,1	2,1	16,3
	GAS-OIL	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,7	2,3	0,8	0,9	0,9	1,0	6,1
	TOTAL	0,6	1,1	1,7	1,9	2,2	2,4	2,6	12,3	2,7	2,9	3,0	3,1	22,4

Suma de 1969

- Se crea un registro especial para la inscripción de interesados en participar en la ejecución de estos trabajos.
- Se facilitará la financiación de los equipos que requieran las empresas del país que deseen participar en estas obras mediante un sistema de avales que otorgará el banco oficial.
- Se admitirá, a opción del contratista, la conversión de los certificados a la moneda en que se haga la financiación de las obras.
- Los períodos de construcción de las obras se fijarán de acuerdo a su magnitud, aunque en la gran mayoría serán de 4 años.

nales mediante fondos provinciales con cargo de reintegro por Vialidad Nacional. Los convenios celebrados se traducen en la construcción de 1.925,1 km. de pavimentos y 459,6 km. de calzadas mejoradas. Con la adición de estas obras la red nacional resulta en los términos siguientes:

Caminos pavimentados ..	21.311,5 km.
Calzadas mejoradas (Caminos consolidados)	14.060,0 km.
Total caminos de tránsito permanente	35.371,5 km.
Calzadas naturales y huellas	14.628,5 km.
TOTAL DE LA RED	50.000,0 km.

PLAN DE OBRAS A EJECUTAR CON PAGO DIFERIDO

PROVINCIA	RUta	DESCRIPCIÓN	LONG. KM.	PRESUPUESTO (miles de \$)	PROBARSE LLAMADO LICITACION	PROBABLES CONDICIONES FINANCIARIAS	OBSERVACIONES	
Buenos Aires	3	Acahué-C. de Matagorda	168,0	600.000	4° trimestre 1961	50% contado, 50 % diferido	A licitar conjuntamente	
Rio Negro	3	Viedma-Arroyo Verde	346,0	700.000	4° " 1961	50% " 50 % "		
Chubut	3	Trelew-Cañadón Ferrais	350,0	800.000	3° " 1961	50% " 50 % "	A licitar conjuntamente	
Santa Cruz	3	Pita-Roy-Piedra Buena	370,0	900.000	3° " 1961	50% " 50 % "		
Santa Fe	1	Becoquista-Lf. c/Chaco	140,5	655.000	4° " 1960	50% " 50 % "	A licitar en dos tramos	
Chaco	11	Lf. c/Santa Fe-Lf. c/Formosa	119,2	491.000	4° " 1960	50% " 50 % "		
Formosa	11	Lf. c/Chaco-Puerto Pilcomayo	189,9	1.300.000	4° " 1960	50% " 50 % "	A licitar conjuntamente	
Corrientes	12	Itati-Lf. c/Misiones	210,4	976.626	1° " 1961	30% " 70 % "		
Misiones	12	San Ignacio-Ontarieta	289,0	1.577.920	3° " 1961	40% " 60 % "	A licitar conjuntamente	
Entre Ríos	18	Paraná-San Salvador	129,6	555.278	1° " 1961	30% " 70 % "		
La Pampa	22	Meridiano 7°-Rfo Colorado	167,0	255.000	4° " 1960	50% " 50 % "	A licitar conjuntamente	
Rio Negro	22	Rfo Colorado-Villa Regina	292,0	1.577.920	4° " 1960	50% " 50 % "		
Santa Fe	34	Luzio V. López-Angelito	147,2	735.000	3° " 1961	20% " 80 % "	A licitar conjuntamente	
Santa Fe	34	Bucanero-Lf. c/S. del Estero	124,7	665.000	3° " 1961	20% " 80 % "		
Sgo. del Est.	34	Lf. c/Santa Fe-Luzio	210,0	920.000	1° " 1961	20% " 80 % "	A licitar conjuntamente	
Salta	34	Baharación-Vespucio	83,0	300.000	4° " 1961	50% " 50 % "		
La Pampa	35	E. Castron-Lf. c/Oleto	96,4	400.000	2° " 1961	50% " 50 % "	A licitar conjuntamente	
Corrientes	35	Holmberg-Brunson	130,0	490.000	2° " 1961	50% " 50 % "		
Entre Ríos	35	Paraná-Bonito Vale	116,0	550.000	2° " 1961	50% " 50 % "	A licitar conjuntamente	
Buenos Aires	188	La Plata-Lf. c/La Pampa	168,0	600.000	1° " 1961	20% " 80 % "		
La Pampa	188	Lf. c/Buenos Aires-Lf. c/San Luis	147,0	550.000	1° " 1961	20% " 80 % "	A licitar conjuntamente	
San Luis	188	Lf. c/La Pampa-Lf. c/Banda	120,0	525.000	4° " 1960	20% " 80 % "		
LONGITUD TOTAL			4.013,9					
SUPERFICIE TOTAL				16.123.744				

NOTA: Los Pliegos de Condiciones fijarán en cada caso la tasa de interés y plazo de pago de los saldos diferidos, que será de 4 a 5 años.

Los presupuestos incluyen mayores costos, intereses e imprevistos.

- Los pagos al contado llegarán hasta el 50 % del valor de las obras y los diferimientos de los saldos se llevarán hasta en general, 4 ó 5 años.

En el apartado dedicado al estudio de las proyecciones del plan, la Dirección Nacional de Vialidad deja establecido que se debe entender por Plan vial dentro de la Red Nacional a toda obra en movimiento en el período 1° de noviembre-30 de octubre de 1970. Sobre tal base las obras previstas se traducen en:

- a) Reconstrucción de pavimentos 3.947,0 km.
- b) Reconstrucción de calzadas mejoradas (caminos consolidados) 1.969,0 km.
- c) Mejoras progresivas sobre pavimentos 13.305,9 km
- d) Obra básica y pavimento nuevo .. 10.001,4 km
- e) Obra básica y calzada mejorada (caminos consolidados) 5.306,4 km.
- f) Mejoramientos parciales en caminos de calzada natural (Terraplenes y enripiados parciales: obras de arte, defensas, etc. y aperturas de trazas 6.580,2 km.

Para configurar el panorama total de la red vial las cifras precedentes deben incrementarse con las que se deriven de los convenios celebrados con provincias, que comprenden la ejecución de rutas nacio-

Como se advierte a través de las cifras precedentes la obra planificada con los recursos propios de la red nacional y los de los convenios, además de las reconstrucciones y mejoramiento de los caminos existentes, permitirá disponer de una red de tránsito permanente de 35.371,5, es decir, superior en 17.592,5 km a la existente en 1958.

Además, se ha elaborado un plan adicional de obras que importa la construcción de 1.127 km de caminos pavimentados y 1.529 km de consolidados, que, agregados a otros mejoramientos previstos, demandarán una inversión de 6.320 millones de pesos. Adicionando las cifras que resultan de este nuevo grupo de obras, el cuadro de la red nacional será en definitiva el siguiente:

a) Caminos pavimentados	22.438,5 km.
b) Calzadas mejoradas (caminos consolidados)	15.589,0 km.
Total de caminos de tránsito permanente ..	38.027,5 km.
Calzadas naturales y huellas	11.972,5 km
TOTAL DE LA RED	50.000,0 km.

Es decir, una red de caminos pavimentados y consolidados superior en 20.248,5 km. respecto a la existente en 1958, o sea que al término del plan se contará con el 76 % de la Red Nacional con tránsito permanente.

En el capítulo IV, titulado "CONVENIOS CON LAS PROVINCIAS" se señala que las provincias disponen, para ejecución de obras, de los siguientes recursos:

- a) Propios. — Proviene de impuestos de carácter provincial a los combustibles —el 15 % sobre la nafta y el gas-oil— así como de participación, sobre el producido de la contribución territorial; la contribución por mejoras de las propiedades beneficiadas por la construcción de caminos en la provincia, incluso las ejecutadas por la nación, etc. El aporte más significativo es el que proviene de los gravámenes a los combustibles.
- b) De Coparticipación federal. El 35 % del Fondo Nacional de Vialidad se distribuye entre las provincias, con destino a la construcción de los sistemas principales, es decir, los complementarios de la red troncal nacional.

Por el sistema de coparticipación federal las provincias recibirán en conjunto, en el período 1959/69, la cantidad de \$ 34.492.800.000. Para hacer efectiva esa participación la ley exige que las provincias inviertan en vialidad, por lo menos, una cantidad equivalente, de sus fondos propios, requisito que en muchos casos es ampliamente superado.

Al respecto, se puede estimar que, deducidos los gastos administrativos de conservación y equipos, de la masa total de recursos de que han de disponer (incluidos los de coparticipación), las reparticiones provinciales contarán para invertir en obra de sus redes con una suma no inferior a los 50.000 millones de pesos. En consecuencia la obra a cargo de las provincias tendrá una proyección muy similar a la nacional. Las redes provinciales tienen en conjunto una extensión de 140.000 km., estimándose que los caminos de tránsito permanente alcanzan al 8 % de la cifra citada.

En el capítulo V, dedicado a la VIALIDAD URBANA Y CAMINOS VECINALES se destacan los planes programados para la Capital Federal con los recursos propios que le asignan las leyes vigentes (Decreto-Ley 505/58) y Ley 15.274. Evidentemente, ya no se puede dilatar o eludir la responsabilidad de definir el esquema básico de las redes arteriales en la Capital Federal así como en el enorme conglomerado urbano que físicamente la prolonga. El plan preparado prevé la construcción y la prosecución —en los

casos en que las obras ya estén definidas o parcialmente realizadas— de los Accesos Norte, Sud-Este, Sud-Oeste y Oeste. La figura N° 1 ilustra al respecto.

Además, en las ciudades más importantes del país se prevé asimismo el desarrollo de programas de trabajo en las redes arteriales en colaboración con las autoridades nacionales y comunales. Merecen citarse los casos de Rosario, Córdoba, Santa Fe, Bahía Blanca, Mendoza, Tucumán, San Luis, San Juan, etc., habiéndose realizado estudios en muchas de ellas, y en el caso particular de Rosario, ya se está trabajando en las obras.

El mismo capítulo se ocupa también de los Caminos Vecinales, señalando la importancia de la red de ese tipo, superior en tres o cuatro veces al conjunto de las redes nacional y provinciales clasificadas. La Dirección Nacional de Vialidad pondrá en práctica un régimen de desenvolvimiento del sistema vecinal de caminos, antes librado a las muy limitadas posibilidades técnico-financieras de las comunas.

En el capítulo VI se considera el Plan de Caminos de Fomento Agrícola —Fondo B— que tiene por destinatario la red vecinal y que constituye el primer intento de solución orgánica en la materia, establecido por el gobierno de la Revolución Libertadora. Ahora, la ley 15.274 ha incorporado a estos caminos a la legislación de fondo del país, asignándole recursos cuya inversión deben planificar y administrar las provincias y cuyo monto debe ser por lo menos, la mitad del 35 % que estas reciban como participación en el producido de la ley 15.274. Los recursos resultantes para 1959/1969, ascienden, como mínimo, a 3.881,3 millones de pesos.

El capítulo VII contiene un anexo que incluye la legislación vial, figurando el decreto-ley 505/58 - Ley Nacional de Vialidad; el decreto 6937/58, reglamentario del decreto-ley 505/58; la ley 15.273, Caminos de Fomento Agrícola; la ley 15.274 - Fondo Complementario de Vialidad; la ley 15.275 - Financiación con pago diferido— y, por último, el decreto-ley la iniciación de una época histórica para la vialidad del país, la Dirección Nacional de Vialidad, arbitra 5574/58, Impuesto Interno Capital Federal y Territorio Nacional de Tierra del Fuego.

En cuanto a las medidas necesarias para el cumplimiento de este ambicioso plan, que puede marcar

INVERSIONES Y OBRAS A REALIZAR

RESUMEN POR JURISDICCION

PROVINCIA	INVERSIONES Y OBRAS A REALIZAR (en miles de pesos a/a.)										INVERSIONES Y OBRAS A REALIZAR (en miles de pesos a/a.)	FINANCIACIÓN (en miles de pesos a/a.)				TOTAL	TOTAL
	1959/60	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1965/66	1966/67	1967/68	1968/69		Participación	Contribución provincial	Contribución nacional	Contribución provincial		
CAP. FEDERAL	119.746	194.424	803.120	899.125	721.278	640.000	659.000	650.000	575.000	390.000	5.001.433	1.274,6	-	-	-	410,0	-
B. ALIEN	977.711	784.449	618.126	547.152	659.134	638.000	678.400	678.400	758.400	759.400	6.977.302	1.178,1	-	-	-	1.644,3	-
CAP. ALIEN	17.140	42.624	115.549	91.000	134.999	120.000	115.000	93.000	94.999	95.000	944.511	399,2	-	-	-	611,8	779,9
CORONAL	175.770	217.959	270.354	334.411	359.000	345.000	365.000	395.000	375.000	375.000	3.135.854	790,9	-	-	-	671,6	-
COMUNIDAD	71.996	143.950	172.103	172.150	169.813	185.854	167.005	167.005	167.005	167.005	1.590.997	372,7	111,4	-	-	-	500,0
CHACO	74.026	143.690	146.387	131.444	159.000	169.800	165.800	165.800	165.800	165.800	1.604.769	180,1	-	-	-	-	500,0
CHUBUT	28.444	87.208	138.790	138.000	235.000	240.000	229.000	229.000	242.000	242.000	1.590.189	129,1	-	-	-	-	500,0
ENTRE RIOS	66.135	128.701	198.404	237.466	236.405	334.115	109.115	149.115	155.115	149.115	1.751.791	710,9	1.114,3	-	-	190,0	-
FORMOSA	18.997	84.991	140.871	187.487	173.000	209.000	209.000	216.000	216.000	216.000	1.614.136	209,0	-	-	-	-	300,0
JUJUY	16.113	29.771	71.000	116.000	99.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	941.204	87,7	-	-	-	-	1.717,7
LA PAMPA	56.245	142.337	164.381	130.000	130.000	130.000	130.000	130.000	130.000	130.000	1.438.653	600,9	30,0	-	-	28,3	100,0
LA RIOJA	16.030	47.108	156.812	184.000	149.000	83.000	79.000	135.000	129.000	129.000	1.064.948	515,0	-	-	-	100,0	50,0
NEUQUEN	77.249	102.123	177.486	184.006	278.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	2.154.968	290,7	-	-	-	114,9	-
RIO NEGRO	66.907	137.961	167.831	159.882	152.184	212.184	232.184	232.184	217.184	217.184	1.678.509	269,5	129,6	-	-	-	1.465,9
SALTA	56.409	127.906	129.000	115.000	95.000	95.000	95.000	95.000	105.000	105.000	977.199	267,9	-	-	-	-	128,9
SAN CARLOS	42.500	66.722	88.999	73.000	138.000	138.000	138.000	138.000	138.000	138.000	1.495.089	548,8	-	-	-	-	300,0
SAN JUAN	45.513	145.995	122.974	105.000	147.000	137.000	145.000	135.000	145.000	145.000	1.021.951	389,5	-	-	-	187,0	-
SAN LUIS	42.500	66.722	88.999	73.000	138.000	138.000	138.000	138.000	138.000	138.000	1.495.089	548,8	-	-	-	-	300,0
SANTA CRUZ	36.000	103.343	155.235	187.715	190.000	178.000	152.000	228.000	269.000	269.000	1.802.251	375,0	-	-	-	-	1.490,0
SANTA FE	214.113	497.780	799.194	790.023	739.000	569.000	581.000	478.000	324.000	324.000	5.778.150	1.201,9	-	-	-	641,9	-
S. DEL N. O.	42.400	146.941	949.803	217.400	108.000	119.000	119.000	109.000	109.000	109.000	1.936.110	440,1	-	-	-	99,3	99,0
T. DEL N. O.	4.000	23.164	73.000	90.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	637.164	-	-	-	-	126,9	-
TUCUMAN	27.999	43.316	88.674	128.529	150.000	129.000	129.000	129.000	129.000	129.000	1.021.518	136,6	-	-	-	79,4	420,0
TOTAL	5.343.566	10.077.994	5.375.800	5.793.317	5.846.913	5.313.453	5.571.974	5.849.374	5.843.173	5.609.778	51.521.940	10.000,4	5.306,4	309,6	1.947,0	1.969,0	12.309.911
CONTRIBUCION POR JURISDICCION											1.387,1	499,6	-	-	-	-	-
											11.398,5	5.766,0	-	-	-	-	-

- (1) Tratamiento asfáltico de protección de pavimentos existentes. En algunos caminos se prevé más de un tratamiento en el lapso del presente plan.
- (2) Corresponde a mejoramientos consistentes en terraplenes, enripiados parciales, defensas, etc.

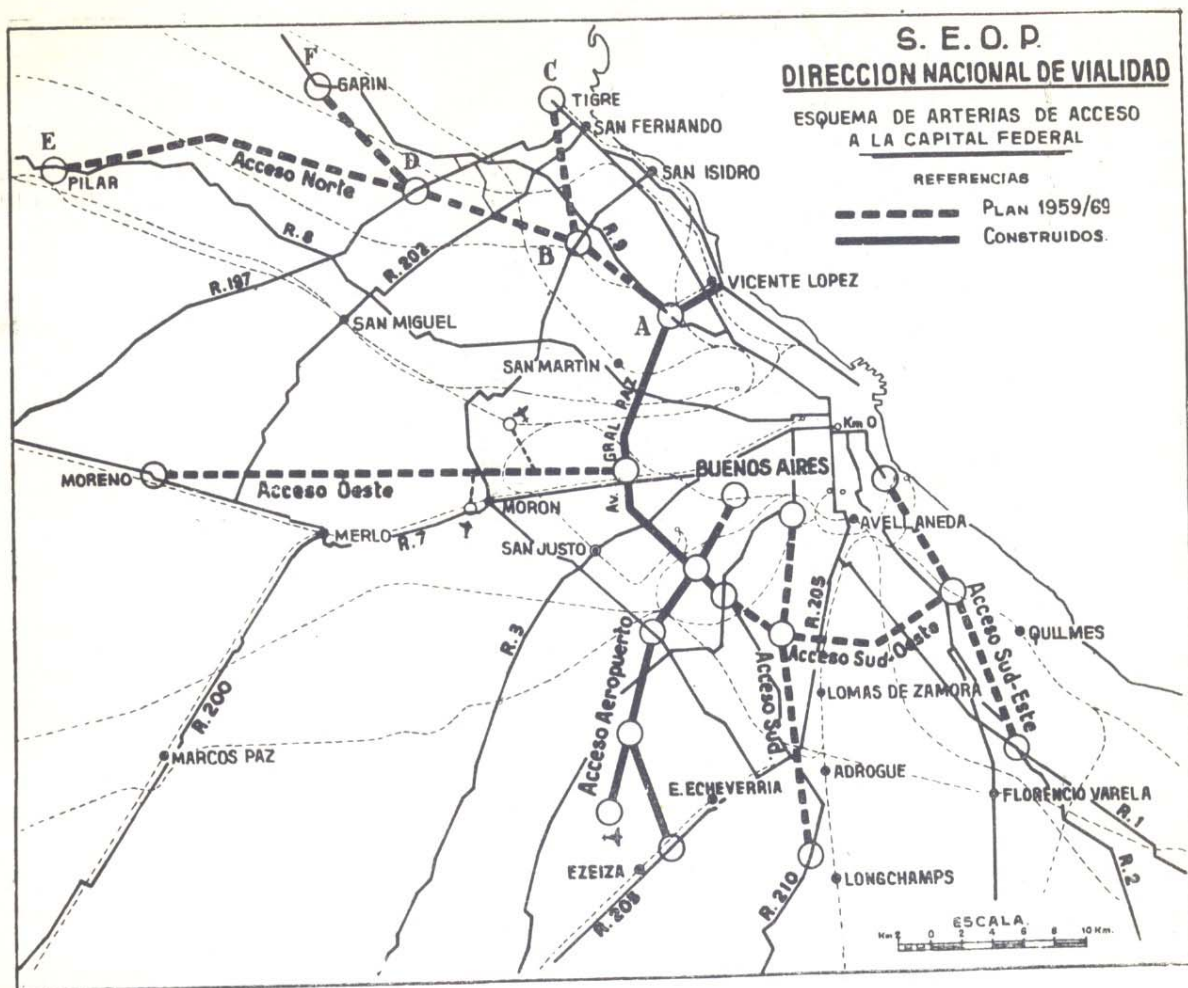


Fig. 1

o arbitrará las medidas que se consignan a continuación y en los campos que también se determinan:

a) Técnico

- Implantación de especialización en caminos, para post-graduados en la Universidad Nacional de Buenos Aires, y en colaboración con esa casa de estudios. El primer grupo de especialistas ha de incorporarse a Vialidad Nacional dentro de muy breve tiempo.
- Dictado de cursos para egresados de Escuelas Industriales en la Universidad Nacional de Santa Fe, Facultad de Ingeniería Química, en colaboración con dicho instituto. Vialidad Nacional ha becado a 10 técnicos para participar de estos cursos.
- Jerarquización de funciones en la repartición y mejoramiento sustancial de los sueldos a partir del 1º de julio del año próximo pasado, en especial en tareas activas, así como en la compensación de desarraigos, labores de campañas y radicación en zonas inhóspitas o de alto costo de vida;
- Implantación de ciclos acelerados de capacitación, para personal de inspección de obras en distritos estratégicamente ubicados;
- Autorización del Poder Ejecutivo para designar 450 agentes entre ingenieros, agrimensores, sobreestantes y apuntadores;
- Contratación de trabajos técnicos con profesionales particulares, previo concurso de méritos y antecedentes.

b) Equipamiento vial

- Liberación de recargos, gravámenes e impuestos a la importación de máquinas y elementos necesarios para las obras, que no se produzcan en el país, o se produzcan en cantidad insuficiente, conforme al art. 6º de la Ley 15.275;
- Implantación de un régimen de avales por Bancos oficiales, dentro de los contratos de obras, para que las empresas realicen sus compras en el exterior.
- Importación temporal, libre de recargos, de los equipos y elementos nuevos o usados necesarios para ejecutar las obras, sujetos a su reexportación al término de los trabajos, salvo su radicación definitiva en el país, previo pago de los derechos correspondientes;
- Implantación de un régimen de anticipos de hasta el 20 % del monto de los contratos de pago al contado, para facilitar los planes financieros en la adquisición de los equipos;
- Eventualmente y para los casos particulares en que lo considere necesario la repartición entregará equipos en alquiler, a cuyo efecto hará las correspondientes adquisiciones.

c) Administrativo

Se ha solicitado al Poder Ejecutivo, por resultado imprescindible, la liberación de las restricciones impuestas por el llamado Plan de Austeridad. Esta exención que comentamos fue concedida mediante el decreto N° 963/61.



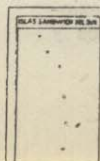
S.E.O.P.
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

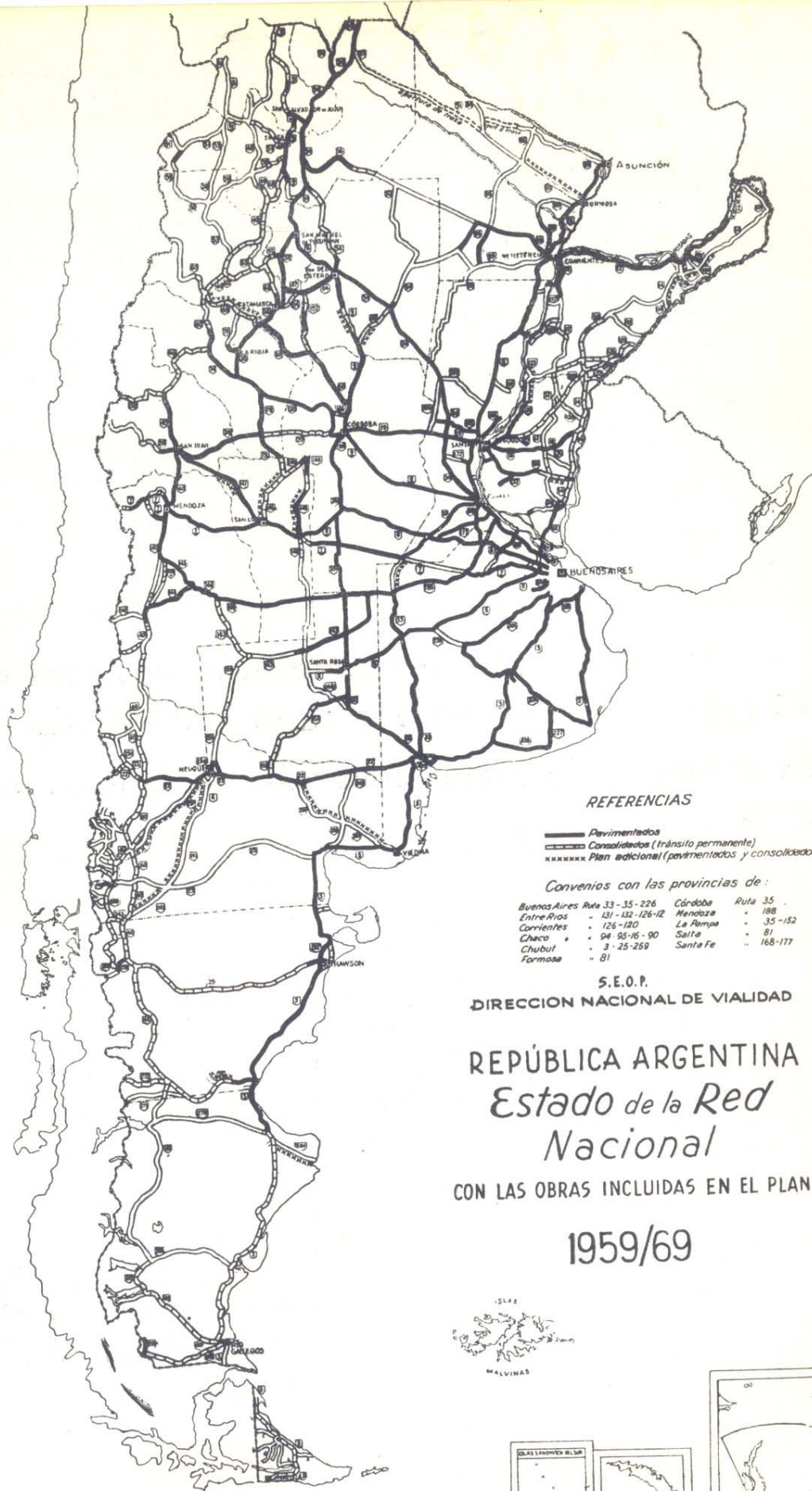
REPÚBLICA ARGENTINA *Estado de la Red* *Nacional* AÑO 1958

— Pavimentados (Tránsito permanente)
 - - - Consolidados " "
 Reconstrucción (en construcción y a construir)



0 50 100 150 200 Km





REFERENCIAS

- Pavimentados
- Consolidados (tránsito permanente)
- xxxxxxx Plan adicional (pavimentados y consolidados)

Convenios con las provincias de:

Buenos Aires	Ruta 33 - 35 - 226	Córdoba	Ruta 35
Entre Ríos	- 131 - 132 - 126 - 12	Mendoza	- 188
Corrientes	- 126 - 120	La Pampa	- 35 - 152
Chaco	- 94 - 95 - 16 - 90	Salta	- 81
Chubut	- 3 - 25 - 259	Santa Fe	- 168 - 177
Formosa	- 81		

S.E.O.P.

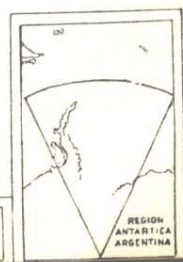
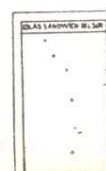
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

REPÚBLICA ARGENTINA

Estado de la Red Nacional

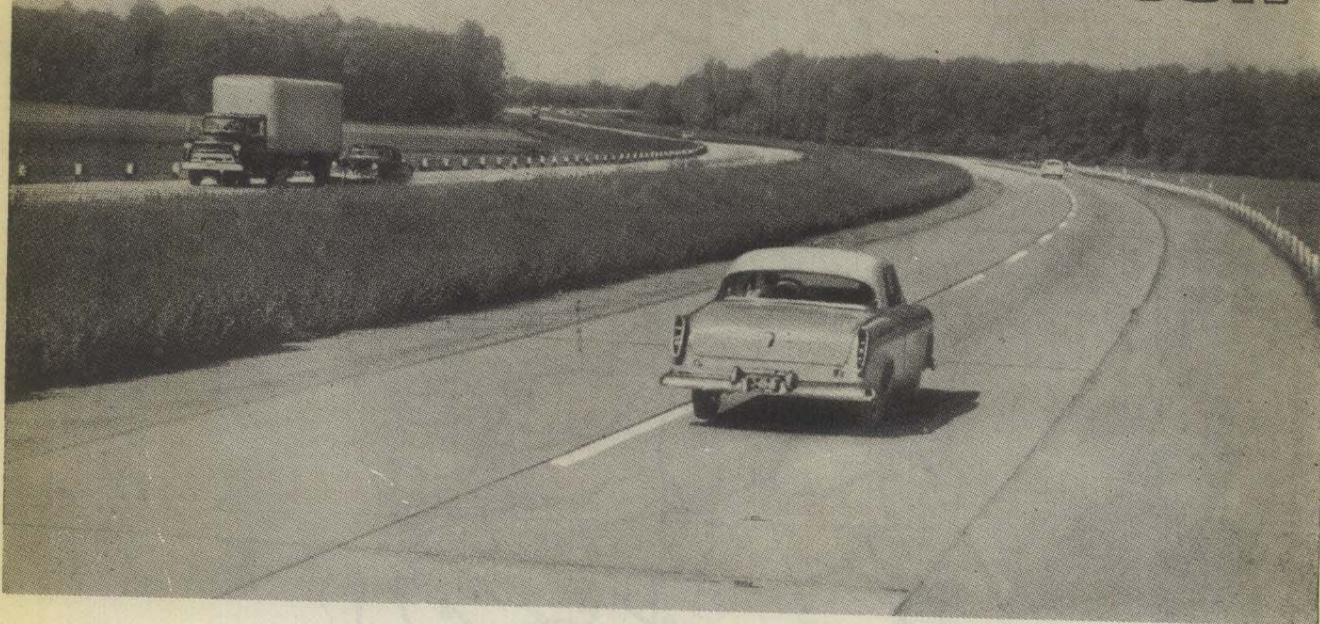
CON LAS OBRAS INCLUIDAS EN EL PLAN

1959/69



0 50 100 150 200 250 300 Km.

EL PAVIMENTO DE HORMIGON



economizará a los contribuyentes más de 150 millones de pesos por cada 100 km de carretera ¡Más caminos, de mejor calidad, con iguales inversiones!

En materia vial es importante establecer "cómo y cuándo" debe invertirse el dinero. Hay muchos ejemplos demostrativos de las enormes ventajas que reporta comprar calidad. La calidad rinde continuados y substanciales dividendos durante la vida útil.

El hormigón proporciona año a año substanciales economías de conservación. Estas economías pagan con creces la inversión en la calidad de hormigón. En el ejemplo ilustrado el hormigón economiza \$ 1.500.000 por kilómetro en 30 años. Este económico pavimento deja más fondos disponibles para pavimentar otros caminos en el futuro.

Las razones que influyen en la economía de conservación son bien simples. El hormigón no requiere tratamientos superficiales progresivos, ni la construcción periódica de nuevas carpetas de desgaste, ítems ambos muy costosos. Su conservación rutinaria es también, muy poco onerosa.

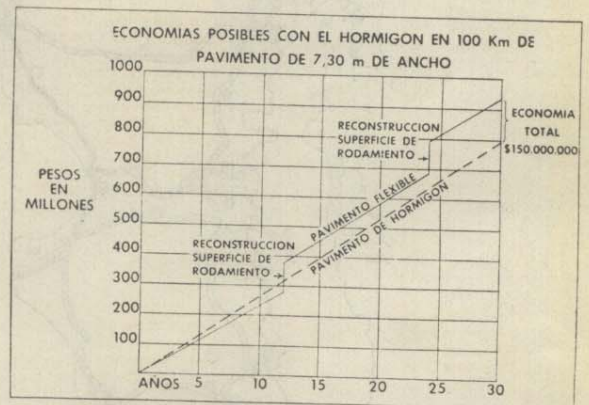
Vida útil durante más de 50 años

El pavimento de hormigón jamás pierde su resistencia. En realidad su resistencia aumenta de año en año. El hormigón no es flexible, no se deforma al paso de los vehículos, no se "ahuella" ni "se comen" los bordes. Las estadísticas demuestran que la vida útil de los pavimentos en servicio es de 30 años (¹). Pero con el desarrollo de la técnica moderna los que se construyen actualmente alcanzarán a los 50 o más años, asegurando durante tan dilatado período la circulación suave y cómoda del tránsito. Es el pavimento más económico para los contribuyentes del presente y del futuro. El hormigón significa economía de impuestos y una real valorización del peso.

Por estas razones, agregadas a otras ventajas técnicas, el hormigón debe ser seleccionado con preferencia para la pavimentación vial.

(¹) Ejemplo: Camino Morón-Luján, habilitado en 1930.

El gráfico ilustra sobre los costos totales (amortización del costo de construcción más la conservación), comparativamente para pavimento de hormigón y flexible en un tramo de pavimento de 100 km de longitud; calculado para un camino con datos locales y reales que pueden consultarse.



INSTITUTO DEL CEMENTO PORTLAND ARGENTINO

San Martín 1137

Buenos Aires

SECCIONALES:

CENTRO: Rivera Indarte 170, Córdoba - NORTE: Muñecas 110, Tucumán - SUR: Calle 48 N° 632, La Plata
 DELEGACION BARILOCHE: C. C. 57, S. C. de Bariloche
 LITORAL: Sarmiento 784, Rosario - CUYO: Patricia's
 Mendoza 1071, Mendoza

CAMPO EXPERIMENTAL

Edison 453, Martínez, Prov. de Buenos Aires.

DELEGACIONES EN EL INTERIOR

(Viene de la retirada de la tapa)

CORDOBA

Presidente Alfredo García Voglino
Manuel H. Acuña
Ricardo Cristal López
Enrique Laisea
Albino Meneghini
Domingo A. Teobaldo
Carlos Tomassini

(Instituto del Cemento Portland Argentino)
(Cámara Argentina de la Construcción)
(Dirección Provincial de Vialidad)
(Técnico Vial)
(Dirección Nacional de Vialidad)
(Shell Argentina Ltd.)
(Representante de Soc'os de la Categoría "A")

LA PLATA

Presidente José Martín
Vicepresidente Raúl Vorzini
Secretario Andrés Barros
Tesorero Angel Plastino
Vocales Héctor N. Morcillo
Alfredo Catalá
Vicente García Cano
Honorio Anón Suárez
Walter Sleet
Eduardo Del Curto
Simón Ungar
Aldo Graziani
José A. Pitte
Alberto S. C. Fava
Homero C. Bibiloni

(Representante de General Motors Argentina)
(Corcemar, Corporación Cementera Argentina S.A.)
(Aravial S.R.L.)
(Polledo S.A.)
(Direc. de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires)
(Cám. del Com. e Ind. de la Provincia de Buenos Aires)
(Yacimientos Petrolíferos Fiscales)
(L.E.M.I.T.)
(Instituto del Cemento Portland Argentino)
(Cámara de Transporte Automotor)
(Representante de la Categoría "A" - Socios Individuales)
(Direc. de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires)
(Sociedad Rural de Magdalena)
(L.E.M.I.T.)
(Cámara Argentina de la Construcción)

MENDOZA

Presidente Juan García Eijoo
Secretario Víctor Galfione
Tesorero Ricardo Rossell
Vocales Abel M. del Campo
Roberto Azzoni
Juan F. Barbera
Francisco Barreras
Alberto Cliton
José María Díez
Rafael Gaviola
Mauricio Waisman

(Neumáticos Goodyear)
(Instituto del Cemento Portland Argentino)
(Asociación Propietarios de Camiones)
(Centro de Ingenieros y Arquitectos de Mendoza)
(Dirección Nacional de Vialidad)
(Armco Argentina)
(Centro de Bodegueros del Este)
(Unión Industrial y Comercial)
(Cámara de Comercio de San Rafael)
(Cámara Argentina de la Construcción)

SAN JUAN

Presidente Gustavo Carmona
Vicepresidente Silverio Madrid
Secretario Alfonso de la Torre
Tesorero Marcelino D. Rins
Vocales Romano José Petrini
Pedro D. Ugrin
Rodolfo Paseron
Eugenio Carte
Adalberto Ruiz
Emilio Maurin Navarro
José M. Ares
Juan Martín
Tomás Bawden
Justo Felipe Pacheco

(Categoría "A", Socios Individuales)
(Sociedad de Camioneros de San Juan)
(Categoría "A", Socios Individuales)
(Empresa Rins y Cia. S.R.L.)
(Categoría "A", Socios Individuales)
(Dirección Provincial de Vialidad)
(Concesionaria Ford)
(Diario "Tribuna")
(Dirección General de Obras Públicas)
(Sociedad Rural de Sarmiento)
(Sociedad de Camioneros de San Juan)
(Sociedad de Camioneros de San Juan)
(Sociedad de Camioneros de San Juan)
(Diario "Los Andes")

SAN LUIS

(COMISION PROVISORIA ORGANIZADORA)

Presidente Reynaldo Anzulovich
Vicepresidente Roger Carreras
Secretario Domingo Sesin
Tesorero José Umara
Vocales José J. Chediack
Carlos Pagano
Roberto I. Barroso

(Asociación de Automotores)
(Dirección Nacional de Vialidad)
(Dirección Provincial de Vialidad)
(Centro de Viajantes)
(Cámara Argentina de la Construcción)
(General Motors Argentina S.A.)
(Banco de la Prov. de San Luis y Aero Club de San Luis)

SANTA FE

Presidente Carlos A. Mai
Vicepresidente Reynaldo Gervasini
Secretario Luis María Barletta
Tesorero Juan M. Samatan
Vocales Marcelo J. Alvarez
Antonio D'Andrea
Domingo Franchino
Aurelio Nardi

(Cámara Argentina de la Construcción)
(Unión Industrial)
(Dirección Nacional de Vialidad)
(Representante Socios Individuales)
(Dirección Nacional de Vialidad)
(Centro Comercial de Santa Fe)
(Franchino Hnos.)
(Categoría "A", Socios Individuales)



Correo Argentino	Central (B.)	FRANQUEO PAGADO
		Concesión N° 5942
		TARIFA REDUCIDA
		Concesión N° 5426