

tre las actividades económicas de la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires y grandes son los tropiezos y errores en que se incurre por la aplicación de sistemas discordantes. Por ello el Poder Ejecutivo se propone someter a Vuestra Honorabilidad un proyecto por el que se reducen en todo lo posible dichas discordancias.

En materia de actividades lucrativas se estudia el constante perfeccionamiento de conceptos, hechos imponderables y de alícuotas para una ajustada adecuación a la realidad económica de la Provincia y el fomento de las actividades productivas de riqueza.

Finalmente se reglamentará la ley nacional de revaluación de activos.

BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Conforme con lo expresado en el mensaje de 1958, el Banco de la Provincia de Buenos Aires inició una etapa de expansión significativa que se tradujo en la creación de 12 nuevas sucursales en las localidades de Bernal, Vicente López, Ramallo, Tigre, Escobar, Villa Ballester, Tres Algarrobos, Munro, Dudignac, Remedios de Escalada, Nicanor Otamendi y Villa Insuperable, con lo que amplió en forma considerable la prestación de sus servicios.

El Banco ha reglamentado también una nueva forma de su actividad con las Delegaciones Rurales, que contribuirán a aumentar los servicios del mismo en zonas alejadas de la Provincia y con un costo mínimo para la Institución. Para los próximos meses se ha previsto la inauguración de estas delegaciones en las localidades de Rivera, Moquehuá, Mar del Plata (Independencia), O'Brien y G. Rodríguez y sucursales en Wilde, Cacharí y Martínez. Además la Institución ha hecho una importante adquisición en la Capital Federal para abrir en ella la agencia número 20, como así también la de Liniers.

Los depósitos de la Institución han tenido un importante aumento, habiendo pasado de poco más de 11 mil millones en 1958 a 22 mil millones al 31 de marzo del año en curso, lo que significa prácticamente duplicar sus cifras en un plazo de dos años.

La cartera del Banco presenta también un aumento correlativo, si bien no proporcionado, debido a la influencia de la nueva tasa de efectivo mínimo establecido por el Banco Central.

El Banco ha prestado amplia colaboración al Gobierno Nacional en la realización de la política económica propugnada por el mismo y la autonomía histórica e irrenunciable de que goza no ha sido motivo para que aquélla se regateara sino por el contrario ha dado un carácter de espontaneidad a la misma, lo que la hace más significativa.

Las utilidades del Banco, de \$ 144 millones en 1958 pasaron a \$ 470 millones en 1959, siguiendo en la actualidad en un ritmo creciente, lo que ha permitido capitalizar a la Institución en un alto grado, alcanzando la cifra de \$ 1.038 millones de capital, a lo que deberá agregarse el incremento de \$ 1.000 millones propuesto por el Poder Ejecutivo en una ley que está a consideración de V. H., con lo que se fortalecerá considerablemente, en caso de aprobarse, el crédito y las posibilidades de la vieja institución provincial.

Mayo 2 de 1960

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

TRANSPORTES: Transporte de Pasajeros

Una de las preocupaciones fundamentales del P. E. en materia económica y social es el correspondiente al transporte de pasajeros. Es conocida la situación angustiosa en que se debate el Gran Buenos Aires en sus múltiples problemas de vivienda, sanidad, obras sanitarias, servicios asistenciales, etc. Uno de los fundamentales lo constituye, sin duda, el referente a transporte de pasajeros.

Las necesidades en la materia han crecido en los últimos 15 años en forma vertiginosa y no así los medios materiales para ir satisfaciéndolas. Así es, que al crecimiento de la población y a la erección de nuevos centros poblados, no ha correspondido la instalación consecuente de nuevas líneas de transporte de pasajeros.

Ante esta situación se ha dado la paradoja en la provincia, y particularmente en la zona conurbana de que en los quince últimos años no se han realizado licitaciones, ni el Poder Ejecutivo ha dado concesiones de nuevas líneas. Ello ha motivado la aparición de algunas pocas líneas "toleradas" anteriores al 1º de mayo de 1958 que surgieron por propia gravitación de las necesidades a que se ha hecho mención, pero que de manera alguna han podido solucionar el problema. Se carecía, por otra parte, de textos legales adecuados que facilitaren la adopción de medidas serias y rápidas ante el gran problema existente.

Recién en los últimos días de abril de 1958 se reglamentó la Ley Orgánica de Transporte de Pasajeros, que posibilita esa solución buscada.

Ello ha permitido a este P. E. dictar diversos decretos autorizando nuevos servicios de carácter intercomunal por prolongación de líneas comunales existentes y modificaciones de recorrido de otras y se hallan en vías de concretarse nuevos proyectos análogos que indudablemente constituirán solamente un paliativo.

Pero las disposiciones del texto legal son de pesadez administrativa y burocrática, y carecen de agilidad suficiente, lo que determina que donde se requiere un texto flexible para arbitrar soluciones rápidas, éstas se vean trabadas por una ley indudablemente avanzada pero inadecuada para las circunstancias actuales.

Esto ha determinado que el P. E. enviara a la H. Legislatura un proyecto de ley modificatorio del decreto-ley 16.378/57 en que se mantienen incólumes los principios fundamentales que rigen la materia, esto es: el otorgamiento de las nuevas concesiones por licitación pública —principio que garantiza la seriedad de la gestión— y la autorización otorgada exclusivamente por el P. E., previo los dictámenes técnicos y legales pertinentes. Con esos recaudos se permite la modificación de recorrido de las líneas existentes, se agiliza enormemente toda la tramitación burocrática y lo que es fundamental introduce una nueva norma que posibilita la solución de problemas zonales en forma más rápida, mediante el concurso público de todos los empresarios que deseen aportar sus capitales para la prestación de este servicio público, observando recaudos legales mínimos que garanticen la seriedad de las ofertas. El Poder Ejecutivo confía que este proyecto de ley, ya en poder de esta Honorable Legislatura, pueda obtener sanción en el presente período ordinario de sesiones.

Vuelvo a insistir en que la gravedad del problema es exclusivo del Gran Buenos Aires. En el interior de la provincia, si bien en ciertas zonas hay necesidad de transporte, la ley vigente es benigna y el problema no es tan agudo.

Mientras tanto, puedo adelantar el inmediato llamado a licitación para establecimiento de una nueva línea entre las localidades de Junín y La Plata, pasando en su recorrido por Chacabuco, Chivilcoy, Mercedes, Luján, Merlo y Lomas de Zamora; y el próximo entre La Plata y Bahía Blanca, pasando por Brandsen, Monte y Olavarría, con una variante por Monte, Cañuelas, Monte Grande y Témperley.

En materia de turismo se autorizaron refuerzos de servicios entre La Plata y Mar del Plata y nuevos servicios de temporada entre las zonas norte y oeste del Gran Buenos Aires con Mar del Plata, entre Mar del Plata y Miramar, entre Tandil y Mar del Plata, pasando por Ayacucho y Maipú y entre Tandil y Avellaneda por rutas 2 y 3.

Transporte de cargas

También en materia de transporte de cargas se apreció la necesidad de rever la legislación. Ello motiva que se elabore un anteproyecto de ley modificatorio del Decreto-ley 23.953/57, que rige la materia en el orden provincial y que previa consulta con los organismos interesados a fin de recabar opiniones será remitido en el período presente de sesiones a V. H. En el mismo se procura una mayor competencia y consiguiente abaratamiento de fletes.

Chapas-patentes para automotores

Es conocida la situación imperante en la Provincia en lo concerniente a las chapas-patentes de automotores. Son numerosos los vehículos carentes de chapa identificadora que circulan, radicados en esta jurisdicción. Esta inquietud por la situación imperante motivó que la Honorable Legislatura requiriera informes al P. E. el que en setiembre de 1959 contestó en forma exhaustiva historiendo las razones que llevaron a la situación actual, por una parte, y comunicando el estado en que se encontraban las actuaciones para dar solución al problema, por la otra.

Cabe, sin embargo, manifestar que encarado por el Estado el repatentamiento general de vehículos automotores en la Provincia, demandará una inversión de alrededor de los m\$ⁿ 40.000.000, recuperables a corto plazo, inversión que requeriría el pronunciamiento de V. H. y que cubriría las necesidades actuales y las de un futuro próximo. Este repatentamiento general que alcanzaría a algo más de 350.000 automotores es necesario por tres motivos fundamentales: lograr la verificación y comprobación de la autenticidad de la propiedad del vehículo, reprimir la evasión impositiva en esta materia y actualizar y modernizar —de acuerdo a las últimas técnicas de compilación— los registros. A breve plazo habrán de arbitrarse las medidas concretas definitivas que solucionen este problema, sea por el medio arriba mencionado, o de otros que las circunstancias hagan aconsejable.

Consortio de Transporte de Pasajeros de La Plata

Por Ley 6.226, la Honorable Legislatura creó el "Consortio de Transportes de Pasajeros de La Plata" y por imperio de la misma pasan a depender de la jurisdicción provincial en su operatividad, todos los servicios eléctricos de tranvías y trolebuses que sirven a La Plata, Berisso y Ensenada. Ya antes se habían transferido todos los servicios de automotores a cooperativas integradas por los propios conductores en el deseo de buscar drásticamente solución al problema de la explotación altamente deficitaria de estos servicios públicos.

Las medidas que se adoptaron han tendido fundamentalmente a superar una situación absurda de un déficit netamente local, que debía ser solventado por la población íntegra de la Provincia mediante subsidios otorgados por el Estado provincial.

El consorcio citado, integrado por una flota tranviaria vetusta, por redes férreas y aéreas que no soportan más servicios sigue siendo deficitario en su explotación. El Poder Ejecutivo esta empeñado por todos los medios a su alcance en lograr la autofinanciación de la empresa y la prestación de servicios eficientes. La tarea es sumamente difícil, pero no se descarta la posibilidad de alcanzar éxito en la gestión.

Industrias

Hacemos notar que en los dos años de gobierno la Provincia ha resultado favorecida con una gran expansión industrial que se va intensificando constantemente. Dicha expansión reconoce dos orígenes, a saber: el propio de las industrias ya existentes y el de nuevas empresas radicadas en el territorio provincial al amparo de las condiciones propicias que se les han creado.

Debemos destacar que lo mejor y más importante de la industria del automotor se ha establecido en nuestra Provincia y que se aprestan también a hacer lo propio importantes industrias químicas y siderúrgicas. Estas industrias, de acuerdo con lo que nos enseña la experiencia originan la formación de pequeñas y medianas empresas que las abastecen, multiplicando así su influencia expansiva, creando trabajo y riqueza.

Todo esto ha contribuido a neutralizar la incidencia desfavorable que ha tenido la depresión circunstancial por que atraviesa la industria de la construcción.

Como dato ilustrativo podemos informar que durante el año 1959 de un total de 107 empresas autorizadas a radicarse en el país, con 192 millones de dólares, 55 de ellas con casi 89 millones de dólares optaron por instalarse en la provincia de Buenos Aires.

Rige hasta ahora para la promoción industrial en la Provincia la Ley N° 4.726, sancionada en 1938, cuyo principal objeto consistió en promover una irradiación hacia la provincia de Buenos Aires de las industrias preferentemente ubicadas entonces en la Capital Federal. Esta irradiación se ha producido, pero su localización ha sido defectuosa, pues el núcleo industrial se ha radicado sustancialmente en los partidos que circundan el distrito federal. Así lo demuestra el hecho que el 77 % de la actividad industrial radicada en la Provincia se concentra en el 1,3 % de su super-

ficie, compuesto por los partidos de la zona conurbana. El interior bonaerense, por el otro lado, yace en un agudo grado de subdesarrollo económico en general e industrial en particular. Se ha hecho necesario, pues, modificar esta ley, adecuándola a las necesidades actuales.

Es evidente que el manejo de los resortes que impulsan al desarrollo industrial argentino está lógicamente en manos del gobierno nacional y su plan de desarrollo procura, precisamente, la expansión de sectores claves de la industria como siderurgia, maquinaria, combustible y química pesada, entre otros. Puede afirmarse que el éxito de los proyectos en estos campos es esencial para el futuro de la industria argentina y para la integración de una economía que puede crecer intensamente sin estrangulamientos paralizantes.

Dentro de la organización institucional del país, los gobiernos provinciales tienen responsabilidades concurrentes con las del gobierno nacional, y sólo la armonía de sus planes procurará el desarrollo integrado y armónico de la economía argentina en todo el ámbito de la dilatada extensión geográfica de la República.

El gobierno de la provincia de Buenos Aires dentro de su acción específica, complementa el esfuerzo nacional y procura estimular dentro de su jurisdicción el desarrollo económico y especialmente el del sector industrial. La expansión del capital social básico y la apertura de nuevas zonas geográficas, a través de planes de obras como los de caminos y energía, y la creación de entes de desarrollo como las Corporaciones de Fomento para el Río Colorado y el Delta abren grandes posibilidades de expansión industrial.

El Poder Ejecutivo ha elaborado un anteproyecto de ley de promoción del desarrollo industrial que responde a dos concepciones substantivas: el máximo respeto por la amplia libertad de trabajo contenida en el artículo 14 de la Constitución Nacional y la ubicación del Estado provincial junto a la libre iniciativa privada para promover el desarrollo de proyectos de inversión, de especial significación para la economía general. Para estos casos se propicia el otorgamiento de franquicias impositivas, apoyo crediticio, adquisición de inmuebles del dominio privado del Estado, elementos que concebimos como eficaces factores de estímulo para la expansión de la industria y su adecuada localización geográfica.

ESTADISTICA E INVESTIGACIONES

Por la Dirección de Estadística e Investigaciones se ha prestado amplia colaboración a su similar de la Nación, para la preparación del censo de 1960.

Durante el año 1959 se publicó un cálculo provisional del producto bruto interno de la provincia de Buenos Aires para el período 1948-1957. Se encara la impresión ampliada de los cuadros y la metodología en un volumen.

En la actualidad se está finalizando un cálculo del producto bruto interno por partidos, lo que constituirá un material de gran valor para los estudios zonales que se encaren en el futuro.

Entre los meses de junio y octubre de 1959 se preparó y relevó la encuesta agropecuaria. Los resultados provisionales se dieron a publicidad a principios del mes de diciembre, habiéndose elaborado

Mayo 2 de 1960

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

series detalladas por partido, que incluyen también los resultados definitivos de la encuesta de 1958 y que se publicarán de inmediato.

En coordinación con la Dirección Nacional de Estadística y Censos se encaró la tarea para la determinación de series de números índices que midan las fluctuaciones de la actividad industrial: volumen físico de la producción, obreros ocupados, horas-obrero trabajadas y monto de los haberes pagados. El cálculo de las ponderaciones que constituyen la base de la investigación fue dificultoso, por cuanto se optó por trabajar con datos aún inéditos del censo industrial del año 1954.

La Dirección ha publicado los siguientes trabajos: "Reseña Estadística sobre la zona conurbana"; "Cálculo estimativo de población al 30/9/57 y Migración interna presunta en la República Argentina y en la provincia de Buenos Aires"; "Producto bruto interno de la provincia de Buenos Aires - Período 1948/1957 (cifras provisionales)"; "Producto bruto interno de la provincia de Buenos Aires - Período 1948/1958 (cifras definitivas)" y "Estadística pecuaria 1959".

La Dirección de Estadística e Investigaciones estuvo presente en reuniones bimensuales de la Comisión Permanente dependiente del Consejo Nacional de Estadística hasta el mes de noviembre, en que su puesto pasó a ser ocupado por la Municipalidad de Buenos Aires, en cumplimiento de la terna convenida.

Acorde con la preocupación del Poder Ejecutivo, de simplificar la estructura administrativa en cuanto propenda a una mayor eficacia de los servicios, y en unificar iguales tareas que se desarrollen en forma paralela por dependencias distintas, se dictó el decreto número 2.215/60 por el que se programa la centralización de los servicios estadísticos que actualmente dependen del Ministerio de Economía y Hacienda, Gobierno y Salud Pública. Ello mejorará la información, simplificándola; aportará datos que hoy no conocemos; y nos permitirá adecuar las tabulaciones actuales a las recomendaciones internacionales.

PROMOCION DE TURISMO

En el entendimiento —que responde a la más moderna concepción en la materia— de que el Estado debe encarar el turismo como una industria, se dictaron normas que permitieron un mejor aprovechamiento de la labor estatal factible, con miras a obtener un desarrollo que, al par que beneficio para la población —por lo que hace a su salud— implique una promoción de actividad privada, creación de fuentes de trabajo, etc. Méjico, Brasil y Uruguay en nuestro continente; Italia, Francia y Suiza especialmente en Europa, cuentan con el turismo como muy importante fuente de divisas, que inciden en su balance financiero y dan lugar a que turistas extranjeros de hoy, sean posibles inversores o radicadores de capital, mañana. Con la colaboración de la Escuela de Bellas Artes de la Universidad Nacional de La Plata se efectuó una campaña de propaganda y divulgación que en el caso particular de esta industria resulta imprescindible.

Por medio de una comisión especial se determinó la necesidad de efectuar trabajos de relevamiento y mensura en las playas, tarea previa a la adjudicación de concesiones. Cumplida esta labor quedó posibilitado el llamado a licitaciones, con excelente resultado, permitiendo esperar una recaudación de aproximadamente \$ 25.000.000

Mayo 2 de 1960

SENADO DE BUENOS AIRES

Asamblea Legislativa

moneda nacional, la que es superior en \$ 11.000.000 $\frac{m}{n}$ a la inmediata anterior.

Es oportuno mencionar que por Decreto N° 12.946/59 se concedió a meritisimas instituciones de bien público la explotación de la playa Bristol de Mar del Plata, medida de múltiples efectos, ya que al par que fortalece la acción de dichas instituciones promueve la ampliación de las zonas de turismo mediante el desplazamiento de los anteriores concesionarios, a su vez beneficiados en su nueva ubicación.

Medidas como las enunciadas serán seguidas por otras de carácter impositivo que revestirán un neto cariz de fomento, tal como una importante desgravación de la industria hotelera. Se conjugarán asimismo factores al alcance de la administración pública que permitan atraer corrientes turísticas internacionales que, al lograrse, habrán permitido a un mismo tiempo la consecución de fines tan diversos como: un mejor conocimiento en el extranjero, una mayor afluencia de divisas y una intensificación del comercio e industrias locales.

Lotería

El producido fiscal del año 1959 ha permitido que la Provincia pudiera distribuir \$ 15.775.133,62, en el rubro previsto para la promoción de los estudios científicos.

Régimen de la tierra pública

Por decreto del 29 de mayo pasado se creó una Comisión Interministerial con el objeto de recopilar las normas vigentes en la materia y de elaborar un anteproyecto de Ley de Tierras Fiscales de la Provincia. En su mérito se elaboró un proyecto que será sometido a Vuestra Honorabilidad, en el cual se contemplan los problemas revelados a través de la experiencia de las dependencias del Estado. La actual legislación es dispersa, inorgánica y aún contradictoria y la necesidad de su sistematización es la que mueve al Poder Ejecutivo a someter el anunciado proyecto a Vuestra Honorabilidad. En dicho proyecto se respeta celosamente el régimen municipal, base y esencia de la democracia, poniendo en manos de los municipios la administración y disposición de la tierra pública en zonas urbanas sin perjuicio de la participación a convenir con la Provincia, lo que por otra parte es la expresión más cabal del fiel cumplimiento de la Ley Orgánica Municipal. Quedará así reunido, de aprobarse por Vuestra Honorabilidad, en un solo cuerpo orgánico con definida orientación, todo lo concerniente a la administración y disposición de la tierra pública en Buenos Aires.

Junta de Planificación Económica

Este organismo se creó con el objeto que su nombre indica, habiéndosele encargado la elaboración de un programa de desarrollo, como así también en ciertos casos el asesoramiento del Poder Ejecutivo.

Lleva publicados tres números de la Revista de Desarrollo Económico y varios folletos que se vinculan a su función, habiendo