

SEPTIEMBRE 23 DE 1908

46ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 24ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraza, Bejarano, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carles (M.), Castaneda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Doyhenard, Drago, Escobar, Ferrer, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López Manán, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Pinero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Barraquero, Campos, Carbó, Crespo, Fernández, Fonrouge, García (L.), Guido Lavalle, López, Maza.—**Sin aviso:** Argerich, Carlés (C.), Day, Freyre, Garrido, Ibáñez, Múgica, Terrosa, Varela.

SUMARIO N.º 46

1
Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de guerra por \$ 423.871,61 para el pago de sueldos, pensiones, pasajes, etcétera.

2
Comunicaciones del Senado.

3
Despacho de las comisiones.

4
Diversas peticiones particulares.

5
Moción de preferencia respecto de un proyecto de ley sobre construcción de un puerto en el Quequén.

6
Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley en revisión relativo al establecimiento de concursos de cultura física.

7
Proyecto de ley, por el señor diputado A. C. Escobar y otros, acordando pensión a la señora Martina Chilabert de Doyhenard.

8
Proyecto de ley, por el señor diputado E. Revilla y otros, acordando un subsidio de 6000 pesos para gastos de inauguración de la escuela normal del Azul.

9
Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de obras públicas relativo a la construcción de un ferrocarril del Rosario a Córdoba.

10
Moción para tratar con preferencia varios despachos acordando pensiones.

11
Termina la consideración del despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley creando la administración general de los ferrocarriles del estado.

12

Se repite la moción para dar preferencia al proyecto de ley relativo á la construcción del **puerto del Quequén**, y es aprobada. Y se aprueba otra para tratar en seguida el proyecto de ley relativo á la creación de la **dirección general de los ferrocarriles del estado**.

13

Aprobación del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contratar la construcción de un **puerto de ultramar en el Quequén Grande**.

14

Se resuelve tratar en la próxima sesión el proyecto de ley relativo al **aumento de capital** del Banco de la nación argentina.

15

Consideración del despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley creando la **dirección general de ferrocarriles del estado**.

16

Aprobación sobre tablas de un proyecto de ley presentado por el señor diputado Pedro O. Luro, autorizando al Poder ejecutivo á mandar practicar estudios para un **puerto de ultramar en Mar del Plata**.

—En Buenos Aires, á 23 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierto la sesión, con asistencia del señor ministro de obras públicas, don Ezequiel Ramos Me-
xía, á las 4 y 10 p. m.

1

CRÉDITO SUPLEMENTARIO

Buenos Aires, septiembre 18 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley, por el que se abre un crédito suplementario al departamento de guerra por la cantidad de cuatrocientos veintitrés mil ochocientos setenta y un pesos con sesenta y un centavos moneda nacional (\$ 423.871,61 m/n), con destino al abono de créditos pertenecientes á ejercicios vencidos originados por sueldos, pensiones, pasajes, fletes y otros gastos de sostenimiento del ejército.

Las razones que han mediado para no ser cubiertas las erogaciones á que se hace mérito las hallará explicadas vuestra honorabilidad en la ncta y relación del ministerio de guerra que se acompaña.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de guerra por la cantidad de cuatrocientos veintitrés mil ochocientos setenta y un pesos con sesenta y un centavos moneda nacional (\$ 423.871,61 m/n) con destino al pago de créditos originados por sueldos, pensiones, pasajes, fletes y otros gastos de sostenimiento del ejército, pertenecientes á ejercicios vencidos.

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Buenos Aires, agosto 7 de 1908.

A S. E. el señor ministro de hacienda doctor Manuel M. de Iriondo.

Señor ministro:

Tengo el agrado de dirigirme á V. E. acompañando, á los efectos del acuerdo de fecha 10 de junio próximo pasado, tres legajos numerados 1, 2 y 3, compuestos de (669) seiscientos sesenta y nueve expedientes de cobro por un valor total de (\$ 423.871,61 m/n) cuatrocientos veintitrés mil ochocientos setenta y un pesos y sesenta y un centavos moneda nacional.

La relación que los acompaña, demostrará á V. E. que los expresados créditos son originados por sueldos, pensiones, pasajes, fletes y otros gastos de sostenimiento del ejército, y pertenecen todos á ejercicios vencidos.

La razón de la existencia de estas deudas, se explica en su mayor parte por la insuficiencia de las partidas de presupuesto de guerra á que debían imputarse; otras partidas, en cambio, arrojaron saldos que no fué posible emplear, por estar en trámites los expedientes ó aún no iniciados en la fecha en que por el ministerio de la ley debe clausurarse el ejercicio del presupuesto del año anterior.

Al dejar fundado con lo expuesto el presente pedido de crédito suplementario, me es grato saludar á V. E. con mi consideración más distinguida.

Rafael M. Aguirre,

(A la comisión auxiliar de presupuesto).

se de una institución como el Banco de la nación, destinada á fomentar la riqueza en todas sus manifestaciones, creo que es de la mayor urgencia que nos ocupemos de él, dejando para después los créditos suplementarios, que no se van á perjudicar tanto con la espera.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Oliver para tratar como primer asunto en la sesión de mañana, el proyecto sobre aumento de capital del Banco de la nación argentina.

—Se vota y resulta afirmativa.

15

DIRECCIÓN GENERAL

DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de legislación ha estudiado el proyecto de ley remitido por el honorable Senado referente á la creación de la dirección general de ferrocarriles, y os aconseja su aprobación en la forma siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Modifícase el título IV de la ley general de ferrocarriles, y en su reemplazo, se sanciona el siguiente

TÍTULO IV

DE LA INSPECCIÓN GUBERNATIVA

Art. 69. La inspección gubernativa que esta ley establece será ejercida por una dirección general de ferrocarriles, que dependerá inmediatamente del ministerio de obras públicas y la que estará á cargo de un ingeniero con el título de director general de ferrocarriles.

Art. 70. La dirección general de ferrocarriles tendrá además tres jefes de sección que serán respectivamente, inspectores generales de lo administrativo, de construcciones y de tarifas y estadísticas, sin perjuicio de los demás inspectores generales, jefes de sección y personal subalterno que determine la ley de presupuesto.

Art. 71. Corresponde á la dirección general de ferrocarriles nacionales:

- 1º Velar por el cumplimiento de las leyes vigentes ó que en adelante se dictaren, relativas á ferrocarriles, como asimismo de sus reglamentos respectivos.
- 2º Tener á su cargo la inspección de la construcción y explotación de todo ferrocarril de jurisdicción nacional.
- 3º Hacer los estudios necesarios y proponer al Poder ejecutivo la construcción de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones y demás dependencias cuando crea que lo exige el mejor servicio de los ferrocarriles y las necesidades de la industria.
- 4º Dictaminar sobre las propuestas de ferrocarriles que se presenten al Congreso ó al Poder ejecutivo, sea por empresas privadas ó por comisiones á oficinas de la nación, y sobre los estudios, planos, especificaciones y pliegos de condiciones de los proyectos ó leyes respectivas y aprobar directamente los planos de detalle siempre que éstos no modifiquen fundamentalmente el proyecto general aprobado.
- 5º Vigilar el cumplimiento de las concesiones de ferrocarriles en explotación.
- 6º Proponer al Poder ejecutivo los reglamentos á que deba sujetarse la construcción y explotación de ferrocarriles nacionales y las reformas de los mismos que la práctica aconseje: dictaminar sobre los que deberán presentar las empresas particulares, con arreglo á esta ley, dentro de un plazo perentorio que fijará la misma dirección general de ferrocarriles en su caso,—y pedir las instrucciones que deban observar los inspectores que de ella dependan á fin de velar por el cumplimiento de aquellos.
- 7º Vigilar, en general, que todo el material fijo y rodante que se emplee en la construcción y explotación de ferrocarriles de jurisdicción nacional tenga la uniformidad técnica indispensable para el intercambio del tren rodante en las diferentes líneas del país.
- 8º Informar sobre la aprobación de las tarifas básicas de los ferrocarriles en general, y aprobar directamente toda modificación de las mismas, dentro de los límites de las tarifas básicas aprobadas por el Poder ejecutivo. Dictaminar en los casos en que el Poder ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular.
- 9º Aprobar los horarios.
10. Resolver de conformidad con las leyes y reglamentos de ferrocarriles vigentes ó que se dictaren, los reclamos que se formulen contra las empresas de ferrocarriles nacionales.
11. Determinar anualmente y con la debida anticipación, el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril nacional, en relación

- al movimiento de pasajeros y carga entre los diversos puntos que ligare.
12. Proponer al ministerio de obras públicas los nombres de las estaciones de ferrocarriles nacionales y el cambio de los actuales sólo cuando ofrezcan confusión, debiendo dar preferencia á los nombres históricos ó de los lugares en que estén situadas.
 13. Exigir de las empresas la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.
 14. Hacer detener y someter al juez competente á los individuos que se hallaren en el caso del artículo 81, requiriendo el auxilio de la fuerza pública en las circunstancias que exijan una resolución urgente
 15. Imponer á las empresas ó concesionarios de ferrocarriles nacionales las multas autorizadas por esta ley, ó las que se dicten en lo sucesivo y los respectivos reglamentos, y hacerlas efectivas por las vías de apremio no pudiendo los jueces conceder apelaciones, cuando procedan, sino al solo efecto devolutivo. El gobierno no reconocerá á las empresas como gastos de explotación el monto de las multas que hubiesen pagado.
 16. Examinar y controlar las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la nación ó con su garantía ó subvención y solicitar en la debida oportunidad del Poder ejecutivo la resolución respectiva para declarar cerrado el período de construcción.
 17. Intervenir en el examen y fijación por el Poder ejecutivo del capital de cada empresa de ferrocarril nacional, como asimismo controlar el monto de las entradas brutas y líquidas de las mismas á los fines que establezcan las leyes, á cuyo efecto están aquellas obligadas á suministrar los datos que establece el artículo 73 de la presente ley
 18. Informar al Poder ejecutivo sobre los materiales que deban emplearse para la construcción y explotación de ferrocarriles
 19. Formar anualmente una estadística de todos los ferrocarriles existentes en la nación ya sea en servicio ó en construcción, acompañada de mapas y documentos ilustrativos que indiquen su traza, longitud, trochas, territorios que atraviesan y si pertenecen á la nación, á las provincia ó á empresas particulares,—y elevar también al ministerio de obras públicas, una memoria sobre el movimiento administrativo del año anterior, consignando los trabajos realizados y proponiendo las mejoras que crea conveniente introducir.
 20. Intervenir mientras no se dicten leyes especiales sobre la materia, en las diferencias entre las empresas y sus

empleados en casos de controversia sobre salarios, horas de trabajo, ó condiciones del mismo, resolviéndolos directamente por medios conciliatorios ó mediante la constitución de tribunales arbitrales

21. Proponer al ministerio de obras públicas el nombramiento y remoción de los empleados de su dependencia pudiendo suspenderlos por su propia autoridad por un término que no exceda de dos meses.
22. Efectuar, directamente, en caso necesario, la compra de útiles destinados á sus oficinas hasta la suma de un mil pesos moneda nacional (1.000 \$ m/n) y dentro de las cantidades que su presupuesto le asigne.

Art. 72. Para resolver los asuntos á que se refieren los incisos 10, 15, 20 y 22 del artículo anterior se formará un consejo presidido por el director general de los ferrocarriles, con los jefes de sección creados por el artículo 70, cuyas resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos. Formarán quórum tres de sus miembros por lo menos, y en los casos de empate, el presidente tendrá doble voto. Si llegare á producirse desacuerdo entre el director general y la mayoría del consejo, el caso será resuelto por el ministerio del ramo.

Art. 73. La dirección se halla facultada para requerir de las empresas cuantos datos sean necesarios para habilitarla á desempeñar sus funciones y cumplir los fines de su institución. En consecuencia, la dirección podrá exigir la comparecencia y declaración de testigos y exhibición de libros, papeles, tarifas, contratos, ajustes y documentos relativos á la materia de la investigación. Los inspectores de la dirección general de ferrocarriles tendrán libre acceso en las estaciones, talleres, vías, trenes y dependencias de los ferrocarriles nacionales.

Art. 74. Toda persona ó asociación que se considere agraviada por hechos ú omisiones de las empresas en contravención á esta ley, pueden ocurrir á la dirección general, estableciendo brevemente los hechos. La dirección transmitirá una relación de los cargos á la empresa, citándola á satisfacer la queja ó contestarla por escrito en un plazo que fijará prudencialmente la misma dirección. Si la empresa, en el plazo señalado, reparase el perjuicio alegado, quedará exenta de responsabilidades hacia el querellante en cuanto á la transgresión especial que motivó la queja. Si la empresa no satisficiera el reclamo en el término señalado, ó hubiera fundado motivo para investigar sobre la queja, deberá la dirección ordenar la investigación del modo y por los medios que lo juzgue conveniente. Ninguna queja se rechazará por razón de ausencia de perjuicio directo para el querellante.

Art. 75. En toda investigación la dirección general deberá actuar por escrito consignando los hechos sobre que se basan las conclusiones, y el dictamen de la dirección general

hará fe en juicio, salvo prueba en contrario. Los dictámenes de la comisión serán archivados por la misma, dándose copia de ellos á la parte interesada.

Art. 76. En todos los casos de investigación, la dirección de ferrocarriles expresará clara y terminantemente el hecho ó la omisión contraria á la ley, ó el daño ó perjuicio causado por la infracción, debiendo expedirse inmediatamente copia del dictamen á la empresa, con un aviso para que suspenda y desista de la infracción, ó repare el daño causado, ó ambas cosas á la vez, dentro del plazo que la misma dirección señalará prudencialmente. Si en dicho plazo se comprobare á la dirección que la infracción ha cesado y el perjuicio ha sido reparado, de acuerdo con su dictamen ó á satisfacción de la parte querellante; se levantará acta de ello quedando la empresa exenta de ulterior responsabilidad ó penalidad por dicha infracción.

Art. 77. La dirección de ferrocarriles exigirá á todas las empresas, en el tiempo y forma que ella determine, informes anuales sobre los puntos siguientes:

- 1º Monto del capital emitido, suma pagada y forma de dicho pago.
- 2º Dividendo repartido, fondo de reserva si lo hay, y número de accionistas.
- 3º Deudas consolidadas y flotantes é intereses pagados.
- 4º Costo y valor de los bienes muebles é inmuebles de las empresas.
- 5º Número y clase de empleados y su dotación.
- 6º Sumas destinadas anualmente para sus mejoras, su inversión y carácter de estos anticipos.
- 7º Ingresos y egresos de cada ramo de negocios ó cualquier otra procedencia.
- 8º Balance de ganancias y pérdidas.
- 9º Estado completo de la empresa y de todas sus operaciones anuales.
- 10º Datos pedidos por la dirección sobre tarifas y reglamentos de transporte ó sobre convenios con otras empresas.

Art. 78. Será también obligación de las empresas contestar todas las cuestiones especiales sobre las cuales la dirección necesite informes, como así mismo llenar los formularios que para fines estadísticos le remita dicha dirección.

Art. 79. La dirección de ferrocarriles, autorizada por el Poder ejecutivo, puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad.

Art. 2º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 29 de 1908.

Julio A. Roca (hijo).—Julio López Mañón.—B. Rodríguez Jurado.—Carmelo F. Crespo.—J. A. Costa.—Javier Castro.—C. Vocos Giménez.

Sr. Presidente—Está en discusión en general. Si no se hace uso de la palabra se votará.

—Se vota en general el proyecto en discusión, y resulta afirmativa.

—En la discusión en particular se dan por aprobadas las modificaciones á los artículos 69 y 70.

—En discusión la modificación al artículo 71.

Sr. Candiotti—Pido la palabra.

Es para proponer á la comisión que acepte este agregado entre las facultades y atribuciones que se dan á la dirección de ferrocarriles.

«Presentar en el término de 18 meses desde la promulgación de esta ley un plan general de las líneas y ramales de ferrocarriles en el territorio argentino, con arreglo al cual deberán proyectarse en adelante las construcciones y concesiones, teniendo en cuenta las necesidades de población, de explotación de las industrias, de la estrategia, etc.»

Voy á fundarlo muy brevemente para no molestar la atención de la honorable cámara.

Estamos continuamente acordando concesiones de ferrocarriles, consultando las necesidades más inmediatas, escuchando informaciones de las oficinas técnicas, con toda la precipitación con que estamos despachando esos asuntos. Yo creo que alguna vez hemos de llegar á tener una red verdaderamente metódica, bien meditada, completa y que prevea no sólo las necesidades inmediatas sino también las del porvenir, por razones de las trochas, de los trazados, del acceso á las fronteras del país, en fin, por una cantidad de consideraciones que estamos todavía en tiempo de tomar en cuenta, para evitar inconvenientes en el futuro.

Quiero decir que cuando se presenten solicitudes al Congreso ó cuando el Poder ejecutivo estudie la prolongación ó construcción de algunas líneas del estado, ya tendrá un plan con arreglo al cual deberán producirse las primeras informaciones y las primeras impresiones de los que están encargados del estudio de estas leyes.

Es bien sabido que en Europa todas las líneas son completas y están sometidas á un plan meditado y bien estudiado.

Creo que si la comisión acepta este agregado completará las atribuciones de la dirección de ferrocarriles.

Sr. López Mañán — Pido la palabra.

La comisión no tiene inconveniente en aceptar el agregado que propone el señor diputado, porque es muy digno de encomio. Pero pediría al señor diputado que lo propusiera al final de los incisos de este artículo, y además, una modificación en la redacción: que en lugar de hacer imperativo ese programa ponga una expresión que diga que él servirá de base para las concesiones futuras, á fin de que no aparezca el Congreso como dependiendo del programa que trazare una oficina de la administración.

Sr. Candiotti — Deberá proyectar concesiones en el futuro, teniendo en cuenta las necesidades de la población y explotación de las diversas industrias.

Sr. López Mañán — Que sirvan para autorizar las concesiones futuras.

En esta forma acepta la comisión.

Sr. Galigniana Segura — Pido la palabra.

Es para proponer un pequeño agregado al inciso 5º, que se refiere al cumplimiento de la inspección ferroviaria.

Es el siguiente: «Establecer inspecciones seccionales en las capitales de provincia y en las ciudades y localidades que fuera necesario, exigiendo al personal respectivo la investigación e información directas de todo lo relativo al servicio de los ferrocarriles y á las necesidades y conveniencias de las diversas regiones y localidades de la sección.

El motivo para pedir este agregado y solicitar para él el concurso de la comisión lo tengo en la forma deficiente en que se hace actualmente la inspección gubernativa de los ferrocarriles en diversas provincias.

Es necesario dar facilidades á las localidades y á los vecindarios, para que puedan hacer llegar su voz ante la inspección general y pueda remediarse una serie numerosa de inconvenientes y deficiencias que, si son de detalle en el conjunto general, son de capital importancia para las distintas localidades que se ven afectadas por ellas.

De esta manera, no solamente el gobierno podrá hacer eficaz esa inspección, sino que las empresas de ferroca-

rriles tendrán un medio de imponerse y de informarse de muchas deficiencias que no llegan á sus oídos por conducto de los empleados del servicio.

La inspección ha sido, puede decirse, en todos los tiempos muy deficiente en este punto, muchas veces por el mismo recargo de funciones, con el escaso número de inspectores que existe, y que se limitan á cumplir en muy pequeña parte la misión que se les encomienda, y otros, por negligencia de los mismos, disculpada generalmente por aquella causa.

Dada la altura de este debate, no entraré en mayores detalles, porque entiendo que todos los señores diputados conocerán las dificultades y deficiencias que á diario se presentan en las localidades de campaña respecto al servicio de pasajeros, cargas, encomiendas, horarios, y en fin, otros mil detalles que los vecindarios no pueden hacer llegar ahora al conocimiento de la inspección gubernativa de los ferrocarriles.

Si la comisión no tuviera inconveniente en aceptar la inclusión de esta reforma, creo que se facilitaría á la Dirección general de ferrocarriles el medio de exigir que estos inspectores locales ó regionales se den cuenta personalmente, y no por medio de los empleados de las empresas, de las necesidades de las mismas localidades.

Nada más.

Sr. López Mañán — Pido la palabra.

He tenido oportunidad de cambiar ideas con el señor ministro de obras públicas respecto del agregado que propone el señor diputado por Mendoza, y la comisión no ve inconveniente en que la honorable cámara acepte el nuevo inciso, por las razones que ha dado.

Pero me permitiría solicitar del señor diputado, que en lugar de hacer un agregado al inciso 5º, que se refiere á empresas privadas, acepte que la modificación que él propone se consigne en la ley como inciso 24, al final, á objeto de que esa inspección se haga extensiva á los ferrocarriles del estado.

Sr. Galigniana Segura — Perfectamente.

Sr. Meyer Pellegrini — Este artículo podría darse por sancionado por incisos, por ser tan largo.

Sr. Presidente — Cuando haya número.

Sr. Meyer Pellegrini — Entonces, podría seguirse leyendo.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á pedir que cuando llegue el momento se vote por partes este inciso, porque tengo algunas observaciones que hacer sobre el mismo.

Sea la primera la siguiente: desearía que el señor miembro informante de la comisión dijera como debe entenderse la expresión *tarifa básica*, cuando llegue el caso de aplicar ó interpretar el inciso de que se trata.

Es indispensable dejar determinado cómo debe interpretarse porque de suyo la expresión «tarifa básica» es demasiado vaga y ambigua, no concreta nada, y por lo mismo no dice prácticamente nada.

Se refiere á una base, ó á muchas bases, que por lo pronto, tratándose de tarifas tienen que ser forzosamente tantas y tan diferentes como los países, en que deben aplicarse.

La dirección de ferrocarriles tiene que saber de antemano cuáles son las bases que debe tener en cuenta, para poder informar ó dictaminar sobre las tarifas.

Desde luego es evidente que una será la base para el estado y otra la base para las empresas particulares en materia de tarifas.

Para las empresas particulares la base ó principio fundamental de las tarifas es el de que éstas sirvan para sacar el mejor provecho, el mayor rendimiento posible, aun sacrificando los intereses generales, como decía hace un momento; mientras que para el estado la base ó principio fundamental de las tarifas es todo lo contrario: no permitir jamás que el interés particular perjudique los intereses generales del país.

Pero, aún suponiendo que la empresa particular no se proponga hacer primar sus intereses particulares sobre los de todos los demás, para determinar sus tarifas, tendrá siempre en vista estos dos polos ó factores de las mismas: el valor de la mercadería y la distancia á recorrer.

A este propósito recordaré que, en 1873, consultado el director general de los ferrocarriles de la línea de Orleans por el Senado de Francia sobre este mismo asunto, con motivo de un proyecto análogo al presente sobre organización de la dirección de ferrocarriles, M. Salacroup se expidió diciendo en síntesis para él la base fundamental de toda tarifa de mercaderías, era la de que jamás el precio del flete debía ser mayor que el que la misma mercadería

pudiese soportar. Bajo esta base Mr. Salacroup defendía de las tarifas el valor de la mercadería transportada.

Pero consúltese, en cambio, cualquiera de las tarifas vigentes de nuestros ferrocarriles y se verá que el valor de lo transportado es en muchos casos un factor completamente arbitrario y extraño con relación al precio del transporte.

En algunos casos, la tarifa es tanto más alta cuanto mayor es el valor de la mercadería transportada; en otros, sucede que mercaderías del mismo valor tienen tarifas diferentes; mercaderías inferiores pagan fletes superiores y vice versa, mercaderías más valiosas pagan un flete menor que las de un valor mucho menor.

Resulta, entonces, que el valor,—que debiera ser un factor determinante de la tarifa,—no lo es, y que en ese caso no puede servir de norma criterio á la dirección general de ferrocarriles para la aprobación ó el rechazo de una tarifa.

Otra de las bases fundamentales podría ser la distancia; pero, como la ley no la menciona siquiera, la dirección general de ferrocarriles ignoraría ó dudaría sobre cuál debería ser la base de las tarifas consultando la distancia; no podría definir si el *quantum* tendría que ser en absoluto proporcional á la distancia, ó si deberá limitarse á un *mínimum* inalterable entre distancias determinadas; si las tarifas deberán ser progresivamente crecientes ó progresivamente decrecientes; y tratándose de tarifas decrecientes, si deberán serlo constantemente en toda la línea ó si podrán estacionarse ó hacer altos en zonas determinadas.

Todos estos son factores múltiples que es necesario que sean conocidos y determinados de antemano en la ley para poder interpretar á ciencia cierta el concepto de las tarifas.

No basta decir: las tarifas serán básicas, para poder saber qué es lo que ha querido decirse con tal expresión.

Interpretada en el sentido de que el flete debe ser siempre proporcional á la distancia, esto es, que á mayor distancia debe corresponder siempre mayor flete,—aún tratándose de tarifas constante y progresivamente decrecientes—yo aceptaría desde luego esa tarifa como básica; pero si se permitiese que la tarifa decreciente no lo fuera siempre ó que decreciera á saltos como está sucediendo ahora mismo con las tarifas

de los ferrocarriles que se dicen fusionados—que son decrecientes hasta cierta altura, mientras que en los puntos intermediarios son cada vez más altas y crecientes,—entonces no podría votar y no votaría de ninguna manera el inciso en discusión, en cuanto se refiere á las tarifas básicas.

Ruego, pues, al señor miembro informante que me explique cuál es el concepto en que debe entenderse la tarifa básica y nos diga si se refiere únicamente al valor, á la distancia, ó á ambas cosas á la vez.

Sr. López Mañán — Pido la palabra.

Ese vocablo aparece en el mensaje del Poder ejecutivo, y la comisión, al incorporarlo al sistema de la ley general de ferrocarriles, entiende que no hay otra base para la fijación de las tarifas que la que dan las leyes vigentes sobre la materia. Esas bases son, en primer término, el artículo 44 de la ley general de ferrocarriles, que establece que las tarifas deben ser justas y razonables, y, en segundo término, la ley número 5315, en sus disposiciones relativas á la fijación de las tarifas.

Entonces, existiendo dos disposiciones legislativas,—que no están sometidas á nuestra consideración, para reformarlas,—no hay posibilidad de entrar al análisis de los distintos factores á que acaba de referirse el señor diputado.

Por esta razón, señor presidente, yo creo que el señor diputado está informado por las mismas leyes vigentes de cuáles son las bases ó reglas de criterio que debe tener la dirección general de ferrocarriles.

Sr. Pera (C. L.)—Las palabras *tarifas básicas* tal como las ha explicado el señor miembro informante, no tienen, al parecer, más que un sentido puramente legal ó de Diccionario gramatical. Pero el sentido de la palabra *base*, bajo ese concepto es de todos conocido. Decir que la tarifa debe ser básica en el sentido de que debe tener base me parece que no satisface, como que en esa hipótesis no tendría para que estar consignada expresamente en el texto de una ley.

La fórmula «tarifa básica» es una expresión técnica, consagrada y conocida por todos los tratadistas: es científica y puede tener no un sentido único, sino muchos. Por ejemplo: el ingeniero señor Schneidewind, profesor de nuestra Facultad de ingeniería, le da en su

texto á esas dos palabras «tarifas básicas» un sentido muy diferente del que le ha dado el señor miembro informante hace un momento.

En su tratado sobre «Teoría de las tarifas», página 65 enseña que «las tarifas deben estar sujetas á ciertas y determinadas condiciones»; y entre estas condiciones la primera es la siguiente: «las tarifas no podrán sobrepasar los valores máximos ó mínimos (*tarifas básicas*): dichos términos se establecen generalmente en la ley de concesión, y para adoptar una tarifa fuera de esos límites, se requiere permiso previo».

«Se comprende fácilmente,—agrega el autor citado,—la importancia del máximo; en cuanto al *mínimum* sirve, por ejemplo, para impedir que una línea, con el fin de hacer competencia á otra empresa posteriormente establecida, adopte una tarifa de competencia tan baja que haga fracasar á la nueva empresa, volviendo, una vez alcanzado este objeto, á restablecer la primera y aún á elevarla».

Sr. López Mañán—¿Me permite el señor diputado?

La comisión acepta la supresión de la palabra «básicas».

Sr. Pera (C. L.)—Perfectamente; prefiero la supresión de esa palabra á dejarla como está. Será materia de otra ley, que vendrá después. A otra cosa.

Había dicho, señor presidente, que en la segunda parte del artículo tenía también que hacer una observación fundamental, en mi opinión, y es la siguiente.

El inciso dice: «Es facultad de la dirección de ferrocarriles dictaminar en los casos en que el Poder ejecutivo tenga *derecho de intervenir* en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular».

Del texto, en la forma que se encuentra redactado, se da como supuesto que el estado sólo tiene derecho de intervenir en las tarifas en un solo caso y en los demás no, supuesto que la dirección de ferrocarriles es la que debe decir al ministro de obras públicas cuándo ha llegado el caso de intervenir y cuándo no.

Así formulado no es aceptable el inciso, supuesto que el estado en cualquier caso tiene siempre el derecho de intervenir en las tarifas, desde que la primera parte del artículo dice: «La dirección de ferrocarriles informa en las tarifas antes de que sean *aprobadas*».

Luego, si toda tarifa debe ser previamente *aprobada*, se supone y equivale á decir que es indispensable, una previa intervención.

Se podría observar que la intervención invocada en este inciso es la necesaria únicamente á los efectos de la ley 1535, que fija el límite de la intervención del estado en el 17 por ciento sobre el capital reconocido é invertido. Pero aún en ese caso quedaría incompleto el artículo, supuesto que el 17 por ciento fija sólo el *maximum* de las tarifas, pero no se refiere ni tiene atingencia alguna con los múltiples casos en que el gobierno estaría facultado para intervenir y hasta prohibir una tarifa determinada, aunque las utilidades no excediesen del 17 por ciento. Supóngase el caso de que una empresa particular establezca una tarifa prohibitiva sobre ciertos artículos ó sobre ciertas regiones ó zonas determinadas.

Podría darse el caso de que aún con la tarifa prohibitiva el producido total excediera del 17 por ciento: en esa hipótesis, la empresa explotadora tendría derecho para hacerse fuerte y considerarse libre de la intervención tarifaria del estado mientras el producido bruto de toda la línea no excediese del 17 por ciento á que se refiere la ley Mitre.

El caso que planteo no es una mera hipótesis: tiene ya precedentes en la jurisprudencia ferrocarrilera de nuestro país. El caso se produjo con el ferrocarril del Sur, cuando bajó las tarifas sobre toda una línea, (la de Mar del Plata) con el propósito de desalojar la competencia que le hacían los transportes por agua.

Sometida la cuestión al gobierno federal se dió vista del reclamo al procurador doctor Kier, quien evacuando su informe, se expresó en los términos siguientes:

«No puede con justicia invocarse para el mantenimiento de ese libre albedrío, con el propósito de apartar toda acción protectora del público, la propiedad privada de un ferrocarril. Cuando la nación ha contribuido con elementos poderosos á la implantación de una línea férrea, acordándole tierras públicas valiosísimas, exoneraciones exorbitantes de impuestos, de derechos de introducción, de expropiación y otros que representan una masa imponente de valores, ha considerado á esos ferrocarriles como elementos de progreso y de seguridad nacional. Siendo esas vías de

comunicación el primer elemento de movilización y teniendo el ferrocarril por su propia estructura, el monopolio casi exclusivo del movimiento industrial y comercial, todo el poder de la nación para el adelanto de los pueblos, fomento de la industria, inmigración, colonización, formación de puertos, canales y muelles, quedaría desvirtuado ante las tarifas especiales, que podrían dificultar y hasta imposibilitar la satisfacción de aquellos propósitos constitucionales. Porque una tarifa desproporcional aleja la población de un punto, disminuye el tráfico y obstaculiza la comunicación, abate el comercio y las industrias, la valorización de la tierra y de sus múltiples productos.»

Luego se extiende en otras consideraciones que omito en obsequio á la brevedad, pero que dieron lugar y motivo para un decreto que lleva la firma del general Roca: en uno de sus considerandos se establece lo siguiente:

«4.º—Que no obstante lo terminante de la disposición contenida en el artículo 49, la empresa del ferrocarril del Sur se avanza á pretender que ella no menoscaba su derecho al fijar cualquier tarifa especial sin otra limitación que la que ella está comprendida dentro de las máximas aprobadas y mientras el producto líquido de su explotación no exceda del 10 por ciento del capital invertido, pretensión que admitida sería librar al espíritu de lucro de una empresa comercial los medios de impedir toda competencia que pudiera intentar otra cualquiera por la vía marítima y terrestre, en beneficio de las conveniencias generales; ó aún al entregar al azar de su capricho, la prosperidad ó la ruina de una población ó de una zona de territorios, mediante la aplicación de tarifas especiales, que no respondiesen á los principios de equidad que deben siempre inspirarle, ó no fuesen razonables y justas como expresa el artículo 44 de la ley.»

Sr. Costa—Podría suprimirse la segunda parte del inciso.

Sr. Pera (C. L.)—Acepto la supresión de la segunda parte del inciso, pero deseo saber antes si está conforme la comisión.

Sr. López Mañán—Yo creo que toda la dificultad apuntada por el señor diputado se salva con la declaración categórica que haga la comisión al respecto.

La comisión ha agregado este párrafo.

al proyecto del Poder ejecutivo, porque después de ese proyecto se sancionó la ley 5315, en el concepto de que comprendía el caso especial de esa ley. Para el caso general está la primera parte; considerando la comisión que queda completo el concepto con la segunda parte, que dice: «Dictaminar en los casos en que el Poder ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular», agregando las siguientes palabras: *de acuerdo con las leyes*.

Con esta modificación, creo que queda satisfecha la observación del señor diputado.

Sr. Pera (C. L.)—Encuentro preferible la indicación del señor diputado por Buenos Aires, por que el derecho que tiene el gobierno de intervenir cuando el producido exceda del 17 por ciento sobre el capital, ya está determinado en la ley 5315, por consiguiente, no habría para qué repetirlo en esta nueva ley.

Lo que debe evitarse, es que á la sombra de este artículo, cualquier empresa particular se crea con el derecho de negar al gobierno la facultad de intervenir en las tarifas, aún cuando no se trate del caso de un exceso sobre el 17 %, exceso que por otra parte no podría conocerse de antemano, supuesto que su comprobación es un resultado, y el resultado de las tarifas no podría jamás ser conocido sino después de un año, á los efectos de la estadística, y recién después de los tres años, á los efectos de la intervención en las mismas por parte del gobierno.

El derecho de intervenir en todas las tarifas, á fin de que sean justas y razonables, es indiscutible y eso es lo que precisamente no dice, dejando lugar á dudas, el inciso objetado.

Sr. López Mañán—El propósito de la comisión ha sido poner al Poder ejecutivo en condiciones de que pueda salvar todas esas dificultades con arreglo á la ley, y cree que con el agregado propuesto, quedan salvadas las dudas del señor diputado.

Sr. Presidente—Perfectamente. Si no se hace más observación al inciso leído, se da por aprobado.

—Se dan por aprobados así mismo los incisos 9, 10 y 11.

—En discusión el inciso 12.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Voy á proponer un agregado á este inciso.

Como es sabido de todos, este asunto de nombres para las estaciones de ferrocarriles, se presta á muchos reparos como que ha merecido, y con razón, en muchos casos, la más severas críticas.

Si se consultan las guías generales, se verá que muchas estaciones ferrocarrileras llevan nombres completamente desconocidos ó extraños; nombres que al célebre decir de cierto ex diputado tan ingenioso como cáustico, pertenecen á la categoría de los ilustres desconocidos cuando no se trata desgraciadamente de personajes famosos por sus mañas ó mañas, han sido ó son sobrado conocidos.

No se ha pensado lo bastante que los nombres de las estaciones de hoy, serán los nombres de los pueblos de mañana.

Considero, pues, antidemocrático, esto de otorgar por un simple decreto, un honor, como es el de vincular el nombre de una familia con la designación de un pueblo.

No es lógico que si para designar una calle con el nombre de un patricio ó de un varón ilustre, se necesite una resolución especial del Concejo deliberante, aquí en en la capital, se perpetúe un nombre privado con un mero decreto administrativo en cualquier punto de toda la república.

En materia de nombres de pueblos fueron mucho más cautos y prudentes que nosotros los primeros conquistadores de la América: cuando fundaban ciudades no las designaron jamás con el nombre propio de sus propios reyes; preferían darles como nombres los de lugares, fechas ó solemnidades históricas, pero nunca el de una persona determinada, y mucho menos en vida.

Propongo, en consecuencia, que el inciso se vote con la siguiente modificación: «debiendo darse preferencia á los nombres históricos y con exclusión de los nombres propios de personas, sin autorización del Congreso.»

Es esto lo que propongo.

Sr. López Mañán—Este punto toma de sorpresa á la comisión.

Sr. Presidente—Está en discusión el agregado propuesto.

Sr. Pera (C. L.)—¿Qué ha dicho la comisión?

Sr. Presidente—La comisión lo encuentra *sorpresivo*.

Sr. Pera (C. L.)—No es sorpresa lo que está legislado en todas partes.

Sr. Crouzeilles—Creo que no debe aceptarse la indicación del señor diputado.

Sr. Presidente—Se votará el agregado propuesto.

—Resulta negativa.

—Sin observación, se aprueban los incisos 13 á 21.

—En discusión el inciso 22.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Como complemento del artículo que acaba de sancionarse, voy á proponer un agregado del que han podido tener conocimiento los señores diputados por los órganos de la prensa diaria, y cuyo objeto y alcance se reduce á lo siguiente:

Según el inciso 8º de este artículo, una vez que la dirección de ferrocarriles expide su dictamen, lo eleva al ministerio para su resolución, procediéndose luego á decretar la aprobación ó reforma de las tarifas propuestas de acuerdo ó no con ese dictamen ó informe de la dirección general. De manera, pues, que, cuando son conocidas del público las tarifas aprobadas, sucede siempre ó casi siempre lo que acaba de ocurrir con las tarifas clandestinas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino. Los verdaderos interesados, el comercio y las industrias, no han conocido las tarifas, sino como un hecho fatal y consumado, de difícil remedio, si es posible que lo tenga; con la agravante de que aún cuando lo tuviera llegaría siempre tarde y después de haber producido sus funestos efectos, como está pasando á pesar de todos los reclamos y protestas hechos por todos y en todas partes contra las tarifas de las empresas que se dicen fusionadas.

Lo lógico y razonable sería que, una vez producido el dictamen de la dirección general, se pasasen las tarifas en consulta á una comisión popular, independiente, ajena completamente á las sugerencias perfectamente humanas y explicables pero no por eso menos peligrosas, de las influencias que, cuando se trata de ferrocarriles, significan en el mundo subalterno del empleo una amenaza á la certidumbre de una separación ó cesantía para el desgraciado que se atreve á contrariarlas.

Si antes de ser puestas en vigencia las tarifas, fuesen sometidas á conocimiento siquiera de los primeros interesados, de los diversos elementos del comercio y de la industria, una vez informadas favorablemente, serían también despachadas favorablemente y nadie tendría derecho de quejarse contra tarifas ratificadas con el visto bueno de los representantes de la industria y de la riqueza del país.

El procedimiento que aconsejo no es una novedad, no es una innovación, no es una aventura, no es un tanteo de ensayo ni mucho menos; es una idea perfectamente práctica y recomendada por los tratadistas más autorizados y competentes sobre la materia. Yo la he recogido en la lectura de las obras de maestros como Ulrich, La Rouelle, Colson, Lakman, Ricard, Teolde, Saxs y muchos otros autores, que son familiares para los que se ocupan de esta clase de asuntos y de estudios.

Todos ellos enseñan, y lo prueban, que es una institución eminentemente práctica y que ha dado los mejores resultados en los países más adelantados en materia de transportes, en el mundo entero. La iniciativa le corresponde á Francia, que en esto, como en muchas otras cosas, ha marchado al frente de la civilización.

En las sesiones de marzo de 1844 el diputado Daru, decía desde la tribuna parlamentaria: «Para fiscalizar y regularizar la administración comercial de los ferrocarriles, se impone la formación de una comisión compuesta de hombres especialmente entendidos, de hombres prácticos y experimentados en la vida de los negocios, en el arte del comercio, en las cuestiones de transportes, en las operaciones del intercambio comercial, en las vicisitudes y alternativas de los precios diarios de la plaza, en la influencia que tienen sobre esos mismos precios el *stock* ó abarrotamiento de los productos y artículos comerciales del mercado, la falta de medios de viabilidad ó de transporte.

Y para esto se necesitan conocimientos especiales que solo pueden tener los que hacen la vida diaria y no el estudio académico universitario del comercio. Un cuerpo organizado en esta forma tiene que ser más competente que un cuerpo meramente teórico, muy técnico y científico si se quiere, pero que, por más científico que sea, siempre será un conjunto ó gremio burocrático, com-

puesto de empleados, oficinistas é ingenieros á sueldo.

Una comisión de comerciantes tiene que ser más competente que una de técnicos, porque estudiará la cuestión de las tarifas, tan grave, trascendental y delicada de suyo, no sólo bajo el punto de vista económico, técnico ó administrativo, sino que las estudiará, principalmente, bajo el punto de vista comercial é industrial, teniendo presente que existen intereses siempre antagónicos entre el comercio y las empresas; y que si las empresas viven de imposiciones y exigencias, el comercio, en cambio, no vive sino de franquicias, de facilidades y de libertad.»

Tales eran las razones que daba para fundar su idea el diputado Daru, en la discusión de la ley general de ferrocarriles franceses; y estas razones fueron tan convincentes, que su proposición fué aceptada sobre tablas; y desde entonces, desde 1844, Francia tiene un comité consultivo y permanente de tarifas, con esta particularidad: que, en virtud de la ley de la materia, son miembros natos y obligados del comité permanente de tarifas, tres miembros de la cámara de comercio, tres senadores y seis diputados del parlamento francés.

Inglaterra imitó el ejemplo de Francia, y en 1873 creó una comisión compuesta de tres personas, representantes del comercio, con la misión y encargo de atender todos los reclamos contra las empresas é intervenir entre las mismas en la confección de las tarifas que pudiesen ofrecer alguna dificultad sobre las líneas empalmadas, por razón de los servicios comunes ó de combinación. Más tarde, en 1888, se autorizó á esa misma comisión para que periódicamente revisara todas las tarifas, bajo la dirección y de acuerdo con las instrucciones del *Board of Trade* ó ministerio de comercio.

Un año después, en 1889, Estados Unidos creó una comisión compuesta de cinco miembros elegidos también entre los representantes del comercio y de las industrias, con la misión de velar por la publicidad y por la legalidad de las tarifas; pero ante todo y sobre todo, con el fin de perseguir á sangre y fuego y sin cuartel los *pools*, palabra con que los yanquis designan esas combinaciones que se celebran entre algunas empresas para fusionar las tarifas, y que traducida en el lenguaje de los jugadores, equivale al «pozo» en ciertas partidas de

naipes; «pozo» que han pretendido cavar con motivo de ciertas concesiones recientes los *gobby* ó agentes oficiosos ó interesados que, como lo saben los señores miembros de la comisión de legislación, han tratado en estos últimos días de conseguir, como un favor y una gracia, la fusión. ¡Vaya una gracia y un favor!...

En la ley de los Estados Unidos se destaca un rasgo que los franceses dirían *tres saillant*, como que caracteriza la idiosincracia práctica, peculiar y eminentemente positivista del pueblo y de la raza yanqui. El artículo 11 dice: «la comisión especial de tarifas será compuesta de cinco miembros, de los cuales no podrá haber más que tres que pertenezcan á un mismo partido político.»

Así garantiza el pueblo yanqui la libertad y la independencia del criterio de los que tienen que asesorar en esta clase de cuestiones, que entre nosotros ya van asumiendo proporciones colosales, como que importan el manejo y la administración de los ochocientos millones de pesos oro sellado que valen los ferrocarriles del país: montaña de millones cuyo provecho legítimo ó cuya explotación usuraria, no puede quedar librada solo al arbitrio, al capricho á la dependencia ó á la sumisión más ó menos pasiva y obligada de esos pobres empleados, que se encuentran en el caso á que me he referido hace un momento: por cuadrados que sean, tienen que vacilar antes de resolverse á luchar de frente contra empresas que son colosos y que los amenazan en mil formas con una espada de Damocles, suspendida en un hilo que como es sabido se corta siempre por lo más delgado.

En Italia se sancionó una ley análoga pero muy anterior á la de los Estados Unidos, con fecha 25 de abril de 1885. Por ella se establece que la inspección general de ferrocarriles fiscalizará y controlará las empresas por medio de lo que allí llaman *il consiglio delle tariffe*, formado precisamente por elementos representativos del comercio y de la industria.

Y lo mismo que Italia ha procedido hasta la misma Rusia, bajo el dominio de los zares. En la dirección general de los ferrocarriles rusos funcionan cuatro representantes populares: uno por el comercio y tres por las industrias principales del país: la agricultura, la ganadería y la explotación de minas.

En Alemania ocurre algo más regu-

lar. Allí se ha incorporado á la dirección de ferrocarriles un cuerpo consultivo que se llama consejo de distrito.

La dirección general de ferrocarriles no puede dictar resolución ni decreto alguno sin consultarlo previamente con el consejo de distrito. Con esta particularidad, que en Alemania el nombramiento de los miembros de ese consejo de distrito no lo hace siquiera el gobierno, y eso que allí se vive y trabaja bajo el casco de un imperio. Los miembros del consejo son elegidos directamente por las sociedades de la Bolsa, las sociedades rurales, las empresas fabriles y las compañías que trabajan y comercian en la explotación de bosques. Las sociedades eligen al miembro de sus simpatías para que forme parte del consejo de distrito, y el gobierno acepta la designación.

Es triste decirlo, pero en materia de ferrocarriles y de vigilancia sobre las empresas, estamos aún más atrasados que nuestros vecinos de ultramontes los chilenos. Más previsores que nosotros, ellos no han pensado en desprenderse jamás de sus ferrocarriles.

Los tienen en su poder y en todo piensan, menos en venderlos. De los seis mil kilómetros de rieles que tiene Chile (y que pronto se convertirán en ocho ó diez), no hay más que una línea particular de unos quinientos kilómetros otorgada en condiciones especialísimas, cuyo recuerdo bien podría provocar más de un comentario, comparando aquella concesión de Chile con las nuestras. La concesión del ferrocarril de Antofagasta á Oruro ha sido acordada por treinta años (de los que han pasado ya dieciocho) y á su término los concesionarios están obligados á entregar al gobierno la línea, con el tren rodante y todos los accesorios. Pues bien: ese ferrocarril no puede imponer sus tarifas sino bajo la vigilancia y el contralor de una comisión especial análoga á la que voy á proponer como un agregado puesto al pie del artículo en cuestión.

Pero yo no pido siquiera tanto como Rusia y como Chile; yo no pido sino que no se le niegue al comercio y á la industria en la República Argentina lo que no se le niega á los comerciantes é industriales siberianos, lo que no se le niega ni á los mismos *rotos* y los *coyas* que trafican y viajan entre Antofagasta y Oruro ó viceversa.

Lo que yo pido es que concluya de

una vez el fenómeno absurdo, de que en las concesiones ferroviarias no inter vengan ni tenga arte ó parte sino el gobierno que da la explotación y las empresas que la usufructúan; y que el único excluido sea precisamente el que las paga, el que las sufre, ese pobre industrial y eterno productor conderado, como lo hace constatar hoy mismo «La Prensa» de esta Capital, á ser la eterna víctima de la explotación ó del monopolio más escandaloso é irritante. Pido que antes de votar se tenga presente el sabio pensamiento de Ulrich cuando sostiene que el conocimiento del *quantum* de las tarifas y de las disposiciones prácticas para reglamentarlas sabiamente, no puede ser sino el resultado de la experiencia; pero ese conocimiento está íntimamente unido á las necesidades locales comerciales, como éstas lo están con el conocimiento de las relaciones comerciales de cada localidad con todas las demás.

Creo que lo dicho basta y sobra para fundamentar el agregado que someto á la consideración de la comisión y consiguiente resolución de la honorable cámara.

—El señor secretario lee:

«En todos los asuntos ó cuestiones sobre tarifas á que se refiere el inciso 8° del artículo anterior, antes de elevar su informe ó dictamen al ministerio del ramo, la dirección general de ferrocarriles lo pasará en consulta á la comisión de tarifas, institución que bajo dicho y con el solo objeto de asesorar al gobierno en nombre del comercio y de la industria sobre el contralor de la explotación comercial de las empresas ferroviarias, se crea é incorpora á la dirección general desde la promulgación de la presente.

«Formarán la comisión de tarifas cinco miembros *ad honorem*, elegidos por el ministerio de obras públicas entre los socios y miembros de la bolsa de comercio, cámara de cereales, directorios de las empresas azucareras y viñateras del país, debiendo los designados tener la representación individual ó colectiva de dichas instituciones á los efectos de esta comisión».

Sr. Presidente—Se votará primero si la cámara se ocupa inmediatamente de este asunto.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente—¿Lo propone el señor diputado como artículo nuevo?

Sr. Pera (C. L.)—Como agregado, para no alterar la numeración de los artículos de la ley.

Sr. Secretario Ovando — Anteriormente había propuesto el señor diputado Candiotti el siguiente inciso como 23:

«Presentará en el término de diez y ocho meses desde la promulgación de esta ley un plan general de las líneas y ramales de ferrocarril en el territorio argentino, el cual servirá para proyectar la construcción y concesiones en lo futuro, teniendo en cuenta las necesidades de población, explotación de las diferentes industrias, estrategia, etc.»

Sr. Presidente—Se va á votar si se trata este inciso.

—Resulta afirmativa.

—Se vota el nuevo inciso y es aprobado.

Sr. Secretario Ovando — Viene ahora el siguiente inciso propuesto por el señor diputado Galigniana Segura con el número 24.

«Establecer inspecciones seccionales en las capitales de provincia y en las ciudades y localidades que fuera necesario, exigiendo al personal respectivo la investigación con información directa de todo lo relativo al servicio de los ferrocarriles y á las necesidades y conveniencias de las diferentes regiones y localidades de la sección».

Sr. Presidente—Se va á votar si se trata inmediatamente.

—Resulta afirmativa.

—Se vota el nuevo inciso y es aprobado.

Sr. Secretario Ovando — Ahora corresponde tratar el del señor diputado Pera.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Desearía oír la opinión del señor miembro informante, y también la del señor ministro, aprovechando su presencia.

Sr. López Mañán — Pido la palabra.

El artículo propuesto por el señor diputado, si bien es verdad que ha sido conocido antes de la sesión de hoy,

por haber sido ayer publicado en los diarios, no ha dado tiempo para estudiarlo en la magnitud misma de sus resultados ó de su importancia, bien recalcada por el señor diputado por Santa Fe.

La comisión, por lo tanto, no puede aceptar así, improvisadamente, una disposición que necesita, evidentemente, ser complementada con facultades para esa comisión, con poderes, con reglas de criterio y con medios eficaces para obrar sobre las empresas en lo relativo á tarifas.

Tenemos, á este respecto, un sistema de legislación que ha sido convenido, diríase, con esas empresas que está regido por sus contratos, y que hay que estudiar detenidamente antes de dictar providencias legislativas, que hieran esos contratos y puedan ser perjudiciales.

Mi impresión, á primera vista, es que si se establece esta comisión, como cuerpo colegiado, está evidentemente destinada á caer en el desprestigio por falta de cometido: en defecto de actividad, tendrá que atrofiarse,—aparte de que, naturalmente, no teniendo poderes para hacerse oír, en el primer caso en que fuera rechazado su dictamen habría perdido su razón de ser y caería en la mayor pasividad.

Siendo muy loable el pensamiento del señor diputado, yo, personalmente, le acompañaré cuando presente un todo orgánico; pero en el desempeño de las funciones que me ha encomendado la comisión de legislación, no me es posible.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

El señor diputado por Santa Fe propone la creación de una comisión asesora del Poder ejecutivo en materia de tarifas, que no tendría absolutamente ningún objeto, que va á ser lo que se llama en el lenguaje vulgar: la quinta rueda del carro.

Esa comisión, representante de los intereses de los que van á pagar los fletes, seguramente dirá siempre que las tarifas son exageradas, y los ferrocarriles, á su vez, sostendrán que las tarifas son relativamente bajas. Me parece muy difícil que estos representantes de los gremios interesados en la reducción de los fletes estén nunca conformes con tarifas que no sean las que ellos pretenden establecer, que seran de su agrado, pero que no satisfarán las necesidades de la empresa.

La cuestión de aprobación de las tarifas por parte del Poder ejecutivo, es un acto de administración, que reviste mucha importancia, como la mayor parte de los actos de la administración, por razón de los intereses que afecta; y si para cada uno de estos actos, en razón de su importancia, se llegara á imponer al Poder ejecutivo la necesidad de oír á un congreso áulico de representantes de intereses que siempre están contróvertidos, no sé cómo se podría manejar la administración.

Por otra parte, esos intereses tan respetables, tienen siempre sus órganos, tienen las cámaras sindicales de las Bolsas de comercio, de las Bolsas de cereales, todas las agrupaciones de comerciantes y de industriales que están interesados en esta cuestión, que hacen oír su voz. Mal cumplen su cometido si la hacen oír tarde: deben hacerlo en su oportunidad, cuando saben que las empresas han presentado sus proposiciones de tarifas. Si esas comisiones quisieran ir al ministerio de obras públicas á examinar las tarifas propuestas, no habría ningún inconveniente para hacérselas ver, tendría siempre la oportunidad de intervenir francamente en estas cuestiones, lo mismo que el Poder ejecutivo, por su parte, tiene la plena facultad de asesorarse de todos los que puedan ilustrar su juicio, cada vez que tiene que resolver estas cuestiones, sin necesidad de que se lo imponga la ley.

Por estas razones, creo que es absolutamente innecesario crear esta comisión con los caracteres que el señor diputado le da y con el propósito que persigue. Por eso yo me opongo decididamente á la inclusión de esta disposición en la ley.

Por otra parte, no tendría objeto, pues el Poder ejecutivo es asesorado en muchas cuestiones en las cuales no sigue la opinión de sus asesores, porque las tiene propias; y sucedería lo mismo con esta comisión, porque puede resolver las cuestiones que están sometidas á su deliberación contra la opinión de sus asesores técnicos, y sobre todo, con más propiedad, contra las opiniones de estos asesores, cuya autoridad sería bastante escasa, por razón de los intereses que tienen en la cuestión, y no sería un juicio imparcial el que habría de oír en ese caso el Poder ejecutivo.

Por estas razones, repito, el Poder ejecutivo entiende que sería completamente innecesario y hasta inconvenien-

te agregar esta comisión que el señor diputado por Santa Fe ha propuesto.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Lamento que las opiniones del señor ministro estén en contra de las de todos sus colegas de los países más civilizados de la tierra.

He citado el ejemplo de Inglaterra, donde el ministro de obras públicas encuentra perfectamente aceptable la idea de una comisión; he citado el ejemplo de Francia, que se encuentra en las mismas condiciones lo mismo que en Italia y en Rusia. ¡Hasta en el Japón sucede lo mismo y el ministro de obras públicas no se opone al funcionamiento ó creación de esta comisión! En todas partes se encuentra aceptable la formación de ese asesor popular gratuito y meramente consultivo menos aquí, donde la comisión no tendría jamás facultades ejecutivas, limitándose su rol á manifestar su opinión sobre las tarifas, con lo que siquiera en este caso se cumpliría la ley de la publicidad y no sucedería lo que ha ocurrido ya entre nosotros: que los reclamos de todas las cámaras y las protestas de todas las bolsas, resultan siempre póstumos, porque no importan, después de puestas en vigencia las tarifas sino un derecho de que tiene su traducción pintoresca en el lenguaje criollo.

No encuentro por otra parte cuál puede ser el inconveniente que podría haber en escuchar á los interesados, porque hasta los mismos jueces dan intervención también á los interesados, comprendiéndose entre éstos hasta á los mismos reos. Si se escucha al reo ¿por qué no se ha de consultar ó escuchar á los que sólo van á ejercer el derecho de verificar las tarifas y manifestar si se cumplen ó no las disposiciones legales, que pueden conocer las oficinas técnicas, pero que á veces y á pesar de conocerlas pueden también no cumplirlas ni hacerlas cumplir dando lugar á que, como ha declarado el mismo señor ministro, el Poder ejecutivo en muchos casos tenga que prescindir de sus dictámenes?

Por otra parte, resistiendo la creación de esa comisión no se observa un procedimiento lógico, porque si cuando se trata, por ejemplo, de la aplicación de este tres por ciento dedicado á puentes y caminos, se forma una comisión de particulares en la que figuran en primera línea los representantes de los ferrocarriles, con el encargo de indicar

la conveniencia ó inconveniencia de un camino ¿por qué se podría objetar y resistir la creación de una comisión encargada de examinar si las tarifas serán ó no resistidas por el comercio y las industrias?

Mucho más tendría que observar, pero en vista de las objeciones que ha merecido mi proposición, por parte de la comisión y del señor minisiro, la retiro, reservándome el derecho de presentarla nuevamente en forma de proyecto de ley, siempre que encuentre algunos señores diputados que me acompañen en la idea.

Varios señores diputados—Sí, señor; con mucho gusto.

—Se aprueba la modificación al artículo 72.

—En discusión la modificación al artículo 73.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Deseo que el señor miembro informante de la comisión me diga qué medios se le va á dar á la dirección general de ferrocarriles para que se pueda cumplir lo que se establece en ese artículo.

En él se dice que la dirección de ferrocarriles tiene el derecho de examinar los libros; derecho justísimo y razonable como que es el único medio eficaz para comprobar el monto del capital, el servicio de las obligaciones, el *quantum* de los dividendos etc. constancias todas indispensables á los efectos de las facultades que se le confiere á la dirección general de ferrocarriles.

Siendo público y notorio que esos libros en los que se lleva la cuenta de las acciones y obligaciones, etc., no se llevan aquí sino en los directorios que funcionan en el extranjero, yo desearía que el señor miembro informante de la comisión me dijera cómo se podrá hacer efectiva esta cláusula.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Este artículo ha sido repetido por la comisión por la simple razón de que ya estaba en la ley general de ferrocarriles y hasta este momento su interpretación no había dado lugar á inconvenientes de ninguna clase.

La dirección general no ha tenido inconveniente ninguno en las investigaciones que ha tenido que hacer; de tal modo que no ha tenido ningún defecto

que señalar al intervenir en el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las leyes vigentes.

Por lo demás, el Poder ejecutivo y la oficina de la dirección general, tienen las facultades necesarias para hacerse obedecer llegado el caso, pues la ley autoriza á los poderes públicos para proceder en ese sentido, estableciendo multas, etc.

Me parece, pues, que no tiene razón de ser la insistencia del señor diputado.

Sr. Pera (C. L.)—Insisto en la pregunta.

Si los libros de las empresas deben servirle á la dirección general para poder calcular si el capital emitido en acciones y obligaciones es el autorizado ó reconocido é invertido; lo mismo que para saber si las emisiones en obligaciones están conformes con las prescripciones legales de nuestro código que establece para esta clase de títulos un límite que no tienen las sociedades anónimas en el extranjero, porque están amparadas por otros códigos y leyes; yo le pregunto al señor diputado, cuando haya necesidad ó conveniencia en examinar esos libros que consignan las cuentas del capital, de los dividendos de las acciones y de los intereses de las obligaciones de las reservas, etc., etc., ¿de qué medio podrá valerse la dirección general? ¿Se trata acaso de libros que se llevan rubricados en la forma determinada por nuestras leyes respecto de las sociedades anónimas que es la forma obligada de las leyes de concesión, ó son libros que no necesitan de esa formalidad porque sus anotaciones son puramente particulares? Porque si no se tratase de libros comerciales no sé con qué derecho podríamos nosotros facultar á la dirección de ferrocarriles para que se examinaran libros que serían tan inviolables como los papeles privados.

Ahora, si son libros comerciales, yo le pregunto, y le suplico me conteste categóricamente el señor miembro informante de la comisión: ¿dónde encontrará la dirección general que funciona aquí esos libros, indispensables para verificar el monto del capital y de las obligaciones cuya cuenta se lleva en los libros de allá?

Sr. López Mañán—Yo no conozco el procedimiento observado por la dirección general para el cumplimiento de su misión en este caso. Habría que averiguarlo en dicha oficina.

Lo único que hago notar al señor diputado, es que se trata de una disposición que está en la ley vigente, que debe estar cumpliéndose y que no ha dado lugar á ninguna dificultad en su ejecución.

Por lo demás, eso es del resorte del Poder ejecutivo.

Sr. Pera (C. L.)—En vista de la insuficiencia de información reconocida por el señor miembro informante en lo que por cierto no tiene absolutamente culpa ninguna, yo le rogaría que me dijera si aceptaría este agregado: «de los libros comerciales que serán llevados de acuerdo con las leyes del país».

Sr. Ministro de obras públicas
Pido la palabra.

Las empresas, como todos los comerciantes, tienen que llevar libros de acuerdo con las prescripciones del Código de comercio.

Las empresas de ferrocarril los llevan; de manera que poner esta cláusula en la ley, sería agregar una disposición más á las ya vigentes, no habiendo objeto ninguno en hacer este nuevo agregado.

Como digo, las empresas llevan libros y todos ellos están rubricados.

Sr. Pera (C. L.)—¿Los de las cuentas del capital y obligaciones?

Sr. Ministro de obras públicas
Los libros de sus operaciones con relación á las obligaciones y dividendos, se llevan donde está el asiento de esas compañías, que es en Europa. No tienen necesidad de llevarlos aquí, porque nosotros no tenemos nada que ver con la manera cómo las empresas distribuyen el dinero que ganan. Lo que tenemos que ver es que no ganen más de lo que la ley permite.

En lo que debe intervenir el gobierno, es en los libros que se refieren al capital que introducen en el país las empresas; pero no en lo que se refiere al capital nominal que emiten en Inglaterra.

El agregado pues, que propone el señor diputado, no importaría otra cosa que repetir disposiciones contenidas en la ley vigente, que no conduce absolutamente á nada.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Voy á satisfacer la curiosidad del señor diputado por Santa Fe, en lo que se refiere á la cuenta del capital.

La cuenta del capital la conoce el Poder ejecutivo en una forma más completa de la que resultaría de los propios

libros de la empresa: la conoce en virtud de la prescripción del artículo 9º de la ley 5315, á la cual están sujetas todas las empresas ferroviarias existentes en la república y á la cual deben ajustarse las concesiones que en adelante acuerde el honorable Congreso.

A los efectos de la intervención en las tarifas, el artículo 9º de la ley 5315 establece:

«A estos efectos, el capital será fijado por el Poder ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo».

Luego, es el Poder ejecutivo mismo el que fija el monto de la cuenta del capital de las empresas, y toda medida que lo altere, sólo podrá ser adoptada de conformidad con el Poder ejecutivo.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á insistir, porque recuerdo que el señor ministro, con motivo de una discusión sobre estos mismos asuntos nos ha dicho que los libros que pueden tenerse aquí á la vista y á la mano, no tienen nada que ver con la cuenta de capital é inversión.....

Sr. Ministro de obras públicas
No he dicho eso!

Sr. Pera (C. L.)—Está en el Diario de sesiones.

Sr. Ministro de obras públicas
Está mal en el Diario de sesiones si dice eso. Yo me he referido al libro de obligaciones, y de lo que estamos tratando aquí es del capital efectivo que introducen en dinero las empresas, á que se refiere la ley 5315.

Sr. Pera (C. L.)—En la misma sesión á que me refiero, el señor ministro nos explicó cómo el capital que explotan las empresas ferrocarrileras no se limita únicamente á los que emplean capitales en ferrocarriles, sino que existen otros capitales que explotan las empresas ó los directorios en otros negocios y que por consiguiente, la cuenta de las acciones y dividendos no tenía nada que ver con las cuentas y los libros de las entradas y los gastos locales de las empresas radicadas en el país.

De manera que me encuentro con esta perplejidad; que si no hay para qué tener en cuenta los libros en que consta el movimiento de las acciones, no sé por qué se establece en otro artículo que es obligación de la dirección general verificar el monto del capital emitido. Para saber cuál es este capital no se puede recurrir á los libros de los directorios locales, en los que no cons-

tan sino los gastos que se producen aquí pero de ninguna manera la cuenta del capital emitido en el extranjero.

Además, la explicación dada por el señor diputado por Córdoba, adolece de lo que se llama generalmente una petición de principios.

Es cierto que la ley dice que el Poder ejecutivo fijará el capital, pero para poder fijar el capital invertido, el Poder ejecutivo tiene que valerse de la dirección general de vías de comunicaciones que es su asesora inmediata y que forzosamente tiene que examinar los libros si quiere saber cuál es el capital emitido y cuál es el capital invertido, á fin de poder determinar en consecuencia si se ha pasado ó no el límite del 17 por ciento señalado como porcentaje del máximo del derecho de las empresas en el producido con relación al capital.

Sr. Roca—Si me permite el señor diputado... La dirección de ferrocarriles conoce perfectamente en cada caso cuál es el capital invertido por las empresas en el país.

Sr. Pera (C. L.)—Por informes de los interesados.

Sr. Roca—Son informes los que tiene esa dirección perfectamente auténticos y la prueba es que en el caso de la fusión de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, el capital emitido que debían tener las empresas al iniciar sus gestiones era superior en veinte y tantos millones de pesos al capital reconocido como realmente invertido en el país.

Por otra parte, y completando estos informes, debo recordar al señor diputado la prescripción de la ley general de ferrocarriles que exige que las empresas tengan su domicilio legal en la república y que les impone además la obligación de llevar sus libros en castellano y con las formalidades establecidas por el código de comercio. De manera que estas son disposiciones terminantes.

Sr. Pera (C. L.)—Es en parte exacto lo que dice el señor diputado. La ley manda que las empresas deben tener su domicilio en la república, pero también es cierto que las leyes de concesión establecen que esas empresas deben constituirse como sociedades anónimas, lo que de hecho no sucede, como he tenido oportunidad de constatarlo en el desempeño de la comisión especial de la que formo parte.

Hemos pedido al ministerio de obras

públicas los documentos relativos á la constitución de las sociedades anónimas y al reconocimiento de la personería jurídica de todas las empresas del país; y solo hemos obtenido este dato sugente: entre las empresas que se han dignado contestar no figuran más que tres que tengan reconocida su personería jurídica en forma.

Las demás entre todas (unas 10 ó 12 de las 29 con que cuenta el país) solo tienen la aprobación de los estatutos, que es previa para el reconocimiento de la personería jurídica, pero cuyo reconocimiento no ha existido: buena prueba de lo que digo, es el hecho de una empresa—y voy á nombrarla—la del ferrocarril Córdoba y Rosario, que no pudo justificar su personería jurídica en ciertas cuestiones que tuvo con la provincia de Santa Fe.

Es precisamente para evitar esa irregularidad ó defecto substancial en la constitución de las empresas que se les ha impuesto como obligaciones la de que los libros estén rubricados por orden de los jueces competentes y de que las empresas estén constituidas en forma de sociedades anónimas de acuerdo con las prescripciones legales, para evitar que sucedan anomalías tan fenomenales como la de que empresas de ferrocarriles argentinos estén constituidas en el extranjero y no cumplan con las obligaciones de sus respectivas concesiones otorgadas en el país.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo de la comisión.

—Se vota, y resulta afirmativa.

—Sin observación se aprueban las modificaciones á los artículos 74 y 75.

—En discusión la modificación al artículo 76.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Me voy á permitir proponer á la comisión una modificación á este artículo, ó mejor dicho, una supresión.

De su simple lectura, se deduce que se toman dos puntos de vista absolutamente distintos y que no puede entrar, en lo que á lo judicial se refiere, esta ley, que es de carácter puramente administrativo.

Comprendo perfectamente que la dirección de ferrocarriles, que debe tener á su cargo la vigilancia del cumplimiento

de las leyes y reglamentos de ferrocarriles, aplique las multas á que se hayan hecho acreedoras las empresas por infracción á esas leyes y reglamentos; pero no puedo aceptar que se siga igual procedimiento en cuanto al perjuicio que se haya producido por la infracción. El perjuicio no es materia administrativa; es materia de pronunciamiento judicial. De tal manera que la dirección de ferrocarriles puede perfectamente justificar la existencia de la infracción, que muchas veces puede no originar un perjuicio, y que, en el caso que lo produzca, el damnificado podrá presentarse á los tribunales á pedir la reparación consiguiente.

Fundo esta supresión, que voy á indicar, en eso y también en esa otra parte de la ley, que establece que la administración dará un aviso á fin de que la empresa suspenda y desista de la infracción ó repare el daño causado ó ambas cosas á la vez.

La administración no puede entrar á ordenar reparaciones de daños y perjuicios. No es posible que ante ella se haga el juicio contradictorio establecido para esos casos por las leyes de fondo. Es un principio de derecho que todo el que causa un daño á otro está obligado á repararlo; pero esto es materia de la ley de fondo, que no tiene nada que hacer con la administración.

Estas consideraciones me inducen á pedir á la comisión que acepte la modificación de este artículo en los términos siguientes: En todos los casos de investigación, la dirección de ferrocarriles expresará clara y terminantemente el hecho ó la omisión contraria á la ley, debiendo expedirse inmediatamente copia del dictamen á la empresa con un aviso para que suspenda y desista de la infracción, dentro del plazo que la misma dirección señalará prudencialmente. Si en dicho plazo se comprobare á la dirección que la infracción ha cesado de acuerdo con su dictamen, se levantará acta de ello, quedando la empresa exenta de ulterior responsabilidad ó penalidad por dicha infracción».

Sr. Lopez Mañán—Pido la palabra.

Aunque la comisión no es autora de la redacción de este artículo, que existe en la ley general de ferrocarriles, es evidente que esta es una disposición especialísima, destinada á proteger el interés privado, la desvalidez privada muchas veces, ante el poder enorme de las empresas.

El artículo establece un procedimiento administrativo tendiente á proteger no sólo á los particulares, sino también á las empresas mismas, dándoles ocasión de reparar el daño que hubieren causado ó que estuvieren causando, y declarando que, en este caso, quedan exentas de responsabilidad,—como protege también al particular, dándole un órgano adecuado para que obtenga rápidamente justicia, lo que es necesario dada la misma pequeña magnitud de los intereses muchas veces lesionados.

Así, por ejemplo, en el caso de un cargador de una pequeña cantidad de mercaderías, de artículos de consumo que se deterioran ó retrasan en el transporte, no se puede obligar á esos cargadores á acudir á los tribunales para obtener por medio de los procedimientos lentos y costosos que todos conocemos, que duren uno ó dos años, una indemnización de cincuenta ó cien pesos.

Se ve que lo que la ley ha querido es, precisamente, establecer un procedimiento administrativo, expeditivo, para que estos daños sean prontamente reparados. Supóngase que una empresa no quiera dar vagones á un comerciante ó á un industrial, y éste se queja á la dirección de ferrocarriles, que obliga á la empresa á dar los vagones; pero ésta, no obstante la resolución de la dirección de ferrocarriles, no los suministra. ¿Va á obligársele al particular á que vaya á los tribunales para que éstos obliguen á la empresa á cumplir la orden de la dirección de los ferrocarriles, ó para que sea obligada á cesar en los daños y perjuicios que está ocasionando?

Sr. Padilla—El señor diputado confunde.

Sr. López Mañán—No, señor.

Sr. Padilla—Es que precisamente la ley de ferrocarriles que el señor diputado conoce, determina la facultad de la dirección de obligar á las empresas á que cumplan eso, que es materia administrativa. Pero si por la falta de vagones se ha causado un daño ¿es posible que se entregue eso á la administración para que determine si el daño existe, y cuál es su monto, presentándose toda clase de pruebas con las formalidades de ley? No. Debe castigarse á la empresa, porque no da vagones, con las multas establecidas en la ley, dejando libre al particular su acción para que, ante los tribunales, demande la reparación del daño causado.

Se trata de funciones completamente distintas; y esto que el señor diputado cree que es expeditivo, es por el contrario perjudicial, porque á causa del cumplimiento de estas disposiciones, hay cientos y cientos de expedientes en la dirección de ferrocarriles por reclamaciones de daños y perjuicios, como si fuera un tribunal.

Lo que la dirección debe hacer es constatar simplemente la infracción, aplicar las multas á que hubiere lugar, y dejar que los particulares deduzcan sus acciones ante los tribunales.

Ahora, de que esto exista no se puede deducir que no sea malo. Precisamente, estamos en la oportunidad de cambiar lo que es malo, por la revisión que estamos haciendo de la ley general: no es pues un argumento.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Yo creo que está perfectamente fundado el procedimiento que el artículo establece.

Da facultades á la dirección general para pronunciarse en el caso particular de que las empresas hubieran satisfecho el reclamo en el término señalado; y para estimularlas á la reparación del daño, establece la ley esta exención de responsabilidad en cuanto á la transgresión especial que originó la queja. Pero el artículo no faculta á la dirección general para resolver por sí misma el asunto en caso de que el querellante desee llevar su queja adelante. Este es un procedimiento preliminar al pleito que puede instaurarse contra las empresas, pero que tiende á evitarlo en caso de que diesen amplia satisfacción al reclamo interpuesto.

Son estas las razones que me inducen á mantener el despacho de la comisión.

Sr. Padilla—Una simple observación para determinar cómo procede la supresión de este artículo.

Dice el artículo 76 que en los casos de investigación, la dirección de ferrocarriles mandará un aviso á la empresa para que suspenda y desista de la infracción ó repare el daño causado.

Yo me pongo en este caso: si por falta de vagones se queja una persona á la dirección general diciendo que le han causado un daño por diez mil pesos, porque mandó azúcar ó vino y no llegó á tiempo á su destino, y la empresa dice que eso no es cierto, ¿cómo se procede entonces? ¿cómo ocurre que se repare el daño en cada caso?

Sr. López Mañán—Si la empresa repara el daño efectivamente y el reclamante se da por satisfecho, no hay cuestión.

Sr. Padilla—Pero es que le invita á que suspenda y desista de la infracción ó á que repare el daño. ¿Cómo va á hacer para reparar el daño?

Sr. Terán—Pido la palabra.

Es evidente que el artículo significa un simple procedimiento preventivo en obsequio á la armonía de los intereses públicos con los intereses privados.

Tan es así que establece que en caso de que la reparación del daño se haga á satisfacción de la parte querellante, desaparece por completo la responsabilidad de la empresa, tanto civil como comercial ó de cualquier otra naturaleza.

De modo que si hecho el reclamo y estimado el daño por la dirección general, la empresa lo acepta y el querellante está conforme, se habrá evitado el pleito, entablándose la acción ante los tribunales en el caso contrario.

Esto es todo lo que importa el artículo.

Sr. Presidente—Se votará el despacho de la comisión.

—Es aprobado.

—En discusión la reforma al artículo 75, inciso 1º.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Para proponer á la comisión un pequeño agregado en este inciso.

Tal como está expresado parecería que el capital emitido exige algún pago, tratándose de acciones.

Es evidente que este no ha sido el propósito; pero para evitar confusiones se debe expresar que se trata de un monto del capital en acciones, y que el pago sólo se refiere al de la amortización é intereses de las obligaciones. En cuanto al capital creo que debe aclararse también el concepto de lo que es el capital emitido, diferenciándolo del invertido, á fin de especificar datos que serán absolutamente necesarios á la dirección general de ferrocarriles.

Quedaría completamente aclarado el sentido del artículo, tal cual ha sido concebido, diciendo: «monto del capital emitido é invertido en acciones y obligaciones, suma pagada para el servicio de éste y forma de pago.»

Así sabrá la dirección de ferrocarriles

cuál es el monto del capital emitido y cuál es el capital invertido, como se hace constar en todos los balances publicados por las compañías.

Sr. López Mañán — La comisión acepta, señor diputado.

Sr. Pera (C. L.) — Perfectamente; muy complacido.

—Se da por aprobado el inciso 1° en esta forma:

«Monto del capital emitido é invertido en acciones y obligaciones, suma pagada por los servicios y forma de dicho pago».

—Se dan por aprobados los incisos 3 y 4.

—En discusión el 5.

Sr. Pera (C. L.) — Pido la palabra.

Vor á pedir que se agregue un detalle que me parece conveniente: que se especifique no solamente el número y clase de empleados; agregándose este nuevo dato: número, nacionalidad y clase de empleados.

—Se da por aprobado el inciso en esta forma:

«Número, nacionalidad y clase de empleados y su dotación».

—Se dan por aprobadas las modificaciones al resto del proyecto.

16

PUERTO DE ULTRAMAR

EN MAR DEL PLATA

Sr. Escobar. — Pido la palabra.

Antes de levantar la sesión hago moción para que, dándole la forma de proyecto de ley, se trate sobre tablas é

inmediatamente, la proposición del señor diputado Luro, referente á estudios para construir un puerto en la costa oceánica de Mar del Plata.

El informe convincente que nos ha dado el señor diputado Van Gelderen á nombre de la comisión de obras públicas, sirve de fundamento á esta indicación.

—Apoyada esta moción se vota y es aprobada.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á contratar con una empresa particular el relevamiento de la zona de costa oceánica comprendida entre Cabo Corrientes y Punta Mogotes en la extensión que se considere necesaria para proyectar un puerto de ultramar inmediato á la ciudad de Mar del Plata.

Art. 2° Los gastos que demande este estudio se tomarán de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

Pedro O. Luro.

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

La simple lectura del proyecto de ley presentado, es todo un informe. Tratándose de estudios, pienso que la honorable cámara no necesita ser mayormente asesorada.

Sr. Presidente — Con este simple informe, se va á votar en general.

—Se aprueba el proyecto en general y en particular.

Sr. Presidente — Se levanta la sesión.

—Son las 7 y 10 p. m.