

**INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO ZARAZAGA**

Nota N° 249|13|2.

Córdoba, 12 de julio de 1935.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Manuel A. Fresco.*

Buenos Aires.

Cumpliendo con el deber ineludible que me impone el carácter de gobernante de una provincia argentina, cual es el de velar por el bienestar de la colectividad, me dirijo a ese honorable cuerpo por el digno intermedio del señor presidente, con el objeto de hacer llegar a su conocimiento las observaciones que me sugiere el proyecto de ley de coordinación de transportes, que tiene despacho favorable de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, y que, a estar a las informaciones recogidas por este Poder Ejecutivo, será considerado en las sesiones ordinarias del año en curso.

Este gobierno ha prestado vigilante atención a todos los problemas sociales que de una u otra forma influyen de manera decisiva en la vida económica del país, procurando siempre las soluciones más adecuadas para conformarlas a las necesidades reales e imposterables de la colectividad. Así, en este orden de ideas, ha aplaudido sin reservas cualquier iniciativa feliz y ha contribuido en otros casos, mediante informaciones producidas en base a estudios serios y constataciones experimentales, a la mejor solución de problemas de índole nacional, aportando en la medida de lo posible los elementos de juicio que hicieran más factibles las conclusiones a que debería llegarse para fijar las normas o directivas que correspondiera.

Pero, en el caso ocurrente, este gobierno debe manifestar categóricamente que disiente con la proyectada coordinación de los transportes, por los graves perjuicios y los múltiples inconvenientes que ella puede significar.

*Centralización administrativa*

Lentamente nos dirigimos hacia una centralización administrativa en el manejo de la cosa pública, que no es por cierto, para

nosotros — de una vieja e histórica tradición federal — la mejor organización estatal y la que más convenga a los intereses generales de la Nación. Los gobiernos locales son los que están en más inmediato contacto con las necesidades de la población y ellos son, en consecuencia, los más capacitados, en razón de tal circunstancia, para avocarse con éxito a la resolución de ciertos problemas que la evolución permanente de la sociedad presenta a cada paso.

Es indudable que hay problemas de índole verdaderamente nacional, tales como el de las carnes, la industria vitivinícola, producción agrícola y otros, que no admiten diversas soluciones ni tampoco soluciones parciales y, por consiguiente, debe resolverlos el gobierno federal. Pero, no es posible que en otros aspectos de la administración del Estado se llegue a idénticas conclusiones.

En materia de teléfonos, por ejemplo, el régimen imperante no es, ni puede ser el mejor. El teléfono es un servicio local por excelencia y por excepción nacional, y, en consecuencia, corresponde a los gobiernos de los Estados provinciales ejercer su contralor. El servicio que prestan las empresas telefónicas es malo y las tarifas sumamente elevadas sólo pudieron justificarse en los primeros momentos. Las reclamaciones del público, y, lo que es más grave aun, las observaciones del gobierno, jamás son atendidas. Se deja sentir la necesidad de un organismo local que haga cumplir los fines de la concesión y las disposiciones legales. Pero las empresas telefónicas, so pretexto de una ley nacional que las ampara, hasta han llegado a dificultar la obra vial en la provincia, negándose a trasladar sus instalaciones, efectuadas sin sujeción a ninguna indicación técnica y sin atender al interés público, cuando el gobierno ha resuelto ampliar una carretera. Este gobierno ha recurrido ante el gobierno federal, exponiendo sus puntos de vista contrarios al sometimiento a la jurisdicción nacional de estos servicios.

La ley nacional de vialidad significó también un avance sobre las autonomías provinciales, desde que creaba un gravamen general al consumo de nafta y establecía el dominio de la Nación sobre las rutas que luego inte-

grarían la red principal. No obstante las observaciones de orden constitucional que la ley pudo merecer, fué aceptada, porque involucra la solución más posible e inmediata de uno de los problemas más importantes del país, largamente discutido en congresos, conferencias, etcétera, provinciales, nacionales e internacionales, promovidos a ese objeto oficialmente o por instituciones particulares, y ante cuyo problema, la mayoría de las provincias argentinas, excepción hecha de Córdoba y alguna otra, permanecían impasibles.

#### *El problema vial en Córdoba*

En Córdoba, a la época de la sanción de la ley número 11.658, había dejado de ser tal, puede decirse, el problema que planteaba en el país la falta de carreteras. La provincia de Córdoba ha sido la precursora en esta materia. A su vasta red de caminos de turismo, casi todos pavimentados, unía una mucho más amplia, que se extiende por toda la zona agrícola y productora, actualmente en perfectas condiciones de conservación, gracias al sistema puesto en práctica desde el año 1932. El tráfico entre todos los puntos y centros de producción, comercio y consumo, es ahora fácil. La ayuda federal de que goza la provincia, sólo ha contribuido a perfeccionar un sistema que ya estaba dando sus frutos provechosos.

#### *Transportes costosos*

El productor, el comerciante, el trabajador de la tierra, se han hecho la ilusión del camino pavimentado que haga posible la comunicación fácil e inmediata, a la vez que económica, en todo el país. Es el usuario del vehículo automotor el que costea casi en su integridad la obra caminera que se realiza en la Nación, soportando sin protestas de ninguna índole y sin reservas, uno de los impuestos más altos en orden al costo de producción de la materia imponible. Y es que el hombre de trabajo ha puesto sus esperanzas en los resultados de esa obra caminera, que se traducirán sin duda en el abaratamiento de los transportes de cargas y de pasajeros, con el incremento consiguiente del intercambio comercial de las zonas del Oeste, centro y Norte de la República, provocando una evolución rápida en su progreso.

El transporte de cargas y de pasajeros es sumamente costoso. El productor mediterráneo no puede pensar en ampliar mediante el ferrocarril el radio de su mercado para la colocación de sus artículos. Y es por ello que confía poder utilizar las carreteras del país, a objeto de lograr el beneficio que durante tantos años ha esperado.

El tráfico automotor sólo es amplio y adquiere verdadera importancia en las ciudades capitales de algunas provincias y en la Capital Federal sobre todo. En las rutas interprovinciales, como así también, en las interdepartamentales, el transporte automóvil es incipiente, recién se está formando, aunque no carece de cierta importancia. Es el transporte del futuro, el que requiere el productor y el consumidor.

La ley proyectada olvida las diferencias económicas y de costo de la vida, que existe entre la zona litoral del país y su zona centro y Oeste. No deben aplicarse, como se ha hecho en los ferrocarriles, normas igualitarias que no harán sino acentuar las desventajas con que luchan las provincias del centro, del Norte y del Oeste que deben transportar su producción hasta donde es requerida en grandes masas para el consumo y para la exportación.

Aplicar las mismas normas a las pequeñas explotaciones de camiones en zonas retardadas en su evolución, donde el intercambio es pequeño, los medios de comunicación son casi nulos y donde una pobre línea de transporte automotor produce una verdadera transformación en la economía local, es hacer un daño allí donde es más necesaria la protección y donde toda traba o exceso reglamentario, contribuirá a dificultar el desenvolvimiento y progreso económico.

#### *Los ferrocarriles y su protección por el Estado*

En su hora el país necesitó de los ferrocarriles. Aún necesita de ellos. Pero, el ferrocarril, protegido por el Estado, se construyó buscando los centros de producción que no tardarían en ampliarse, y ha obtenido así los importantes beneficios que es fácil presumir.

La crisis mundial no solamente han debido soportarla los ferrocarriles. La ha soportado también toda industria, todo comercio, todo productor. El tráfico de cargas, empero, y cuanto se refiere a las exportaciones, no se ha visto disminuido para los ferrocarriles, desde

que el país ha seguido produciendo y colocando sus productos.

Las tarifas ferroviarias se han mantenido siempre en un nivel sumamente elevado, retardando así el progreso de los centros productores del interior, al extremo de que, en muchos casos los productos nacionales no pueden concurrir con uno similar extranjero, ya que la circunstancia apuntada hace elevar su costo de producción y por tanto, el precio de venta al público. Por otra parte, los ferrocarriles nada han hecho con el objeto de procurar un abaratamiento de los transportes.

#### *La coordinación de transportes en el extranjero*

En Europa, en Estados Unidos, en Australia también se debate el problema de la coordinación de los transportes. Podemos decir que aún no se ha llegado a soluciones definitivas.

En Italia, donde los ferrocarriles son en gran parte del Estado, se ha preferido el levantamiento de los rieles del tranvía para propiciar el transporte automóvil que en definitiva es más económico.

#### *La coordinación de transportes en nuestro país*

El problema adquiere verdadera importancia cuando los ferrocarriles pertenecen al Estado. Pero, entre nosotros, los ferrocarriles del Estado son pura y exclusivamente de fomento y bajo ese aspecto el transporte automotriz es evidente que en modo alguno no puede afectarlos.

En nuestro país no es posible hablar todavía de coordinación de transporte, asunto que por su complejidad permanece sin solución en los países más adelantados del mundo. El productor está, puede decirse, a un paso de su liberación económica para lo cual ha contribuido y contribuye con gran parte de su esfuerzo, y por consiguiente, no se le debe poner trabas.

La coordinación de los transportes trataría de proteger a los ferrocarriles de un peligro que, al menos por el momento, no es tal. El transporte automotriz es por ahora local y en los más de los casos se desarrolla allí donde el ferrocarril no llega.

Antes de proponer soluciones definitivas, es menester estudiar con verdadera reflexión el problema, tratando de evitar lesiones tanto al

interés general como al particular. Las normas que se dicten deben ser el resultado de una larga experiencia y de un estudio racional que contemple todos los aspectos de este problema sumamente complejo.

El régimen a establecer por la ley de coordinación de transportes, es objetable desde todo punto de vista. Ya se dejan ver las enormes dificultades con que tropezará el pequeño capital de tierra adentro que quiera dedicarse a la explotación de un servicio automotor. Una gestión lenta, pesada, gravosa y una serie de restricciones hacen más que imposible la obtención de un permiso de esta naturaleza. Y sucederá lo de siempre. El gran capital absorberá injustamente al pequeño, sin beneficios colectivos.

He recordado que la tendencia a colocar el manejo de la cosa pública en el órgano central, es perjudicial.

Este gobierno entiende que la cuestión relacionada con el transporte, tanto de cargas como de pasajeros, debe quedar por ahora librada a los regímenes que adopten las provincias dentro de sus respectivas jurisdicciones. No hay duda que los organismos locales están en mejores condiciones que el poder central para conocer las necesidades públicas y determinar en cada caso la manera de satisfacerlas.

Córdoba tiene la experiencia de varios años ya en materia de transportes, sobre todo de transporte de pasajeros. Ha protegido al pequeño capital y lo sigue haciendo. Y, en estos momentos prepara, para someter a consideración de la Honorable Legislatura, un proyecto de ley de transportes, para dar garantía de estabilidad a los capitales, modestos y locales, invertidos hasta ahora y a los que se invierten en el futuro.

A mérito de las consideraciones expuestas, este Poder Ejecutivo invita a los miembros de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, y en especial a los representantes del interior, a meditar sobre las consecuencias que para el país, y sobre todo para las provincias que esperan su liberación económica fundada en la obra caminera, tendrá la sanción de la ley de coordinación de transportes.

Saludo al señor presidente con mi mayor consideración.

PEDRO J. FRÍAS.  
Juan Carlos Agulla.