

AGOSTO 19 DE 1932

53^o REUNION. -- SESION ESPECIAL

PRESIDENCIA DE LOS PODERES: JUAN F. CAFFERATA Y AUGUSTO BUNGE

[illegible]

SUMMARY

- 1.--Manifestaciones en minoría.
- 2.--Sesión en mayoría. Acta.
- 3.--Orden de la labor de la Honorable Cámara.
- 4.--Asuntos entrados.

1.- Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre reglamentación del servicio público de transportes a tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional.

II. Comunicaciones del Honorable Senado.

- III.—Comunicaciones oficiales varias.
IV.—Despachos de comisión.
V.—Peticiones particulares.
VI.—Proyecto de ley del señor diputado **Lazo**, reproducido, sobre creación de la Dirección General de Graneros Públicos.
VII.—Proyecto de ley del señor diputado **Lazo**, reproducido, sobre régimen de la compraventa de maíz, trigo y lino.
III.—Proyecto de ley del señor diputado **Becerra** sobre cesación del otorgamiento y de la renovación de créditos por los bancos de la Nación Argentina e Hipotecario Nacional a las empresas que co-

mercién con bebidas alcohólicas.

IX. Proyecto de ley del señor diputado Selis sobre reapertura del colegio nacional de Bolívar (Buenos Aires).

X. Proyecto de ley del señor diputado Palacin (J.) y otros, sobre rehabilitación de ciudadanos eliminados de los registros electorales.

XI. Proyecto de ley del señor diputado Dickmann (A.) y otros, fijando disposiciones para las obras de pavimentación en la ciudad de Buenos Aires.

XII. Proyecto de ley del señor diputado Martella sobre registro de promesas de venta.

XIII. Proyecto de ley del señor diputado Solari y otros, sobre incompatibilidades de los miembros del Congreso.

XIV. Proyecto de ley del señor diputado Buira y otros, sobre alojamiento higiénico a los trabajadores de establecimientos agrícolas, ganaderos o forestales.

5.—A moción del señor diputado Bunge, se revuelve enviar un telegrama a la Asamblea Legislativa del Perú intercediendo por la vida de Raúl Victor Haya de la Torre.

6.—Fijación de nueva fecha para considerar la interpelación al señor ministro de Hacienda, relativa al régimen de tarifas del puerto de Rosario.

7.—Incidencia promovida por el señor diputado Manacorda, relacionada con la celebración de un mitin.

8.—Termina la consideración del despacho de las comisiones de Negocios Constitucionales y de Guerra y Marina en el proyecto de ley sobre amnistía a los ciudadanos que han incurrido en delitos políticos y militares conexos, con posterioridad a los sucesos del 6 de Septiembre de 1930.

9.—Consideración de los despachos de las comisiones de Negocios Constitucionales y de Presupuesto y Hacienda, en el mensaje del Poder Ejecutivo sobre veto del artículo 8° de la ley general de presupuesto para 1932.

—En Buenos Aires, a diecinueve de Agosto de 1932, siendo la hora 15 y 30:

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

—A la hora 15 y 30:

Sr. Presidente (Cafferata). — Señores diputados: es la hora reglamentaria y hay 68 señores diputados en el recinto. En la casa hay número.

Sr. Escobar. — Que se invite a los señores diputado a concurrir al recinto.

—Asentimiento.

Sr. Presidente (Cafferata). — Así se hará.

Sr. Bunge. — Pido la palabra para hacer uso de ella inmediatamente que se inicie la sesión.

—Se continúa llamando.

2

ACTA

—A la hora 15 y 34:

Sr. Presidente (Cafferata). — (Queda abierta la sesión con la presencia de 86 señores diputados.

Se va a dar lectura del acta de la sesión anterior.

—Por indicación del señor diputado Ganza se suprime la lectura y se da por aprobada el acta.

3

ORDEN DE LA LABOR

Sr. Presidente (Cafferata). — Señores diputados: la sesión de hoy, a indicación de los señores diputados Pinedo y Enrique Dickmann, está destinada como sesión especial para tratar dos asuntos que están a la orden del día.

sentimiento de nobleza, al que la Cámara no puede negarse.

Sr. Presidente (Cafferata). — La Presidencia va a someter, primero, a votación si se autoriza a dar trámite de los asuntos entrados, como lo ha propuesto el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Oddone. — Exclusivamente los de trámite.

Sr. Presidente (Cafferata). — Sí, señor diputado. Y en segundo lugar se votará la moción del señor diputado por la Capital.

Se va a votar la primera proposición.

- Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Cafferata). — Se va a votar la moción del señor diputado por la Capital: que la Cámara lo autorice para fundar brevemente una proposición.

Sr. Dickmann (A.). — Si me permite el señor presidente...

Entiendo que ha de ser para contrarrestar el espíritu humano en favor de Haya de la Torre...

Sr. Bunge. — Así es.

Sr. Dickmann (A.). — Hemos de aceptar, entonces, esta excepción.

Sr. Bunge. — Muchas gracias.

- Se vota la moción y resulta afirmativa.

4

ASUNTOS ENTRADOS

I

Buenos Aires, 17 de Agosto de 1932.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme a vuestra honorabilidad sometiendo a vuestra consideración un proyecto de ley sobre reglamentación del servicio público de transporte por tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional.

En las condiciones modernas de existencia, los transportes desempeñan un papel de importancia creciente, determinando la necesidad de que las industrias que los exploran se organicen sobre bases económicas y propendan a la coordinación de sus servicios.

Hasta la aparición del motor a combustión interna, los ferrocarriles no contaron con una seria concurrencia en los transportes terrestres. En los primeros tiempos del automóvil, pocos tuvieron la intuición de que la evolución de ese vehículo se desarrollaría con tal rapidez, que bastaría una generación para que pulsen y combenientos fueran cubiertos por una red de caminos para el transporte de viajeros y mercancías por el nuevo medio de locomoción. Durante los años 1900 a 1914, cuando el automóvil pasó por el período en que fué mirado como objeto de lujo hasta el momento en que se lo consideró como una necesidad, los ferrocarriles del mundo comenzaron a estudiar en todos sus aspectos la situación que podía depender el floreciente competidor. Es probable que si los acontecimientos mundiales hubieran seguido su curso normal, proyectos de cooperación y coordinación con el nuevo vehículo se habrían concebido y realizado. Pero, en ese preciso momento, la gran guerra perturbó la paz europea y durante cuatro años el tumulto de las armas hizo olvidar todos los problemas. Por otra parte, las exigencias enormes de transportes, para equipar y aprovisionar los formidables ejércitos en campaña, promovieron un acrecentamiento extraordinario en la producción de automóviles, no solamente en los países europeos, sino en todo el Imperio británico y Estados Unidos. El decenio 1920-1930 presenció así no una simple y lenta evolución del nuevo medio de transporte sino una vasta y extensa progresión de su dominio. Los ferrocarriles se dieron cuenta de que su existencia misma estaba amenazada y comprometida. Las restricciones que soportaban, las anomalías y dificultades que perturbaban su normal funcionamiento fueron largamente discutidas en sus congresos; al mismo tiempo que las mismas y otras cuestiones conexas eran estudiadas por legisladores, financieros y colectividades comerciales e

industriales. Los frutos de esas discusiones y estudios no tardaron en aparecer.

En Gran Bretaña, una comisión real fué encargada de hacer una encuesta sobre la situación y ella concluyó por recomendar la reglamentación y la limitación, en nombre del interés público, del nuevo modo de transporte, hasta entonces completamente libre. Sus conclusiones principales tienen ya fuerza legal. La ley de 1930, llamada «Road Traffic Act», facilita notablemente la coordinación de los servicios por camino y por riel. Esta ley coloca bajo control oficial la explotación de todos los automóviles, ómnibus, camiones, etcétera, destinados al servicio público. Los empresarios están obligados por ella a obtener licencias por cada servicio que desean explotar. Para acordarlas, los «comisarios» deben tomar en cuenta la aptitud o capacidad de la empresa para el transporte requerido, la proporción en la cual las zonas respectivas son ya servidas, la medida en que el servicio proyectado es necesario desde el punto de vista del interés público, las exigencias de la región afectada en cuanto al tráfico y coordinación de sus diversos elementos o medios, comprendidos los transportes por riel. Los «comisarios» pueden subordinar las concesiones a la condición de que las tasas a percibir no sean excesivas y se fijen de manera a evitar la concurrencia ruinosa con otros sistemas de transportes — ferrocarriles —, principalmente.

Es demasiado temprano todavía para pronunciarse sobre los efectos de esa ley; pero, sin duda alguna, ella ha de contribuir eficazmente a la coordinación de los transportes por riel y por camino, dejando a cada cual desenvolverse en su propia esfera económica en beneficio común y del público en general.

En el Estado Libre de Irlanda, una ley semejante está actualmente en discusión. Contendrá disposiciones análogas a las que imperan ya en Irlanda septentrional, donde la circulación de vehículos automóviles está sujeta a condiciones determinadas: concesión previa, límite de velocidad, dimensiones, precauciones de seguridad, tasas, etcétera.

En el Canadá, cada provincia ha establecido formas de control, especialmente sobre el funcionamiento de servicios para viajeros. Es valor entendido que «una reglamentación de dichos servicios, que exija una

autorización antes que la explotación, es de una utilidad considerable para prevenir las concurrencias ruinosas. Las organizaciones administrativas de ese país cuidan limitar las autorizaciones a una sola empresa y toman en consideración los servicios existentes antes de librar un certificado de una concesión. La más frecuente es que los primeros certificados se renueven todos los años. Boletín de Febrero de 1932 del «Railway Research Service». La línea de conducta adoptada es parecida a la que actualmente se aplica en Gran Bretaña en el sentido de que se realiza un esfuerzo para eliminar la concurrencia inútil y ruinosa.

En Estados Unidos se ha progresado mucho en la coordinación de los transportes por riel, carretera, aire y agua. Han tomado la iniciativa de este movimiento las propias empresas ferroviarias con el propósito de mejorar su situación financiera. La legislación referente a los vehículos a motor se complica, sin embargo, por las facultades inherentes a Estados de la Unión. Son muy celosos de sus poderes y así sucede que los reglamentos varían de un Estado a otro. Cada autoridad local y municipal tiene poder policial para reglamentar el tráfico con el objeto de reducir al mínimo el número de los accidentes, impedir la congestión y asegurar el uso adecuado de las carreteras. Los acarreadores comunes (sean taxis, ómnibus a motor o camión) deben obtener una patente de la municipalidad donde funcionan; pero, además, varios Estados exigen que tales acarreadores obtengan, también, un certificado de necesidad y conveniencia pública del gobierno, lo que impone mayores restricciones. Los ferrocarriles han adoptado como línea de conducta la lucha contra la concurrencia del automóvil; pero, recientemente, un cierto número de compañías han ensayado coordinar los servicios por riel y camino, por intermedio de sociedades auxiliares; porque se ha reconocido que los ferrocarriles no pueden continuar con el monopolio de los transportes y que la coordinación de éstos debe ser organizada de modo que aquéllos y el automóvil puedan desplegar su actividad en sus radios más apropiados y rendir el máximo de servicios con un mínimo de gastos.

Además de los países citados, hay muchos otros en los que el problema de la coordina-

ción preocupa a las entidades afectadas y a los gobiernos. Especialmente en aquellos en que los ferrocarriles son del Estado se están tomando medidas para impedir que se impondan servicios de carreteras si no se presentan pruebas de su absoluta necesidad. En Italia, por ejemplo, donde el Estado explota las principales líneas férreas, se han sancionado reglamentaciones rigurosas con el fin de protegerlas. Los servicios a motor por carreteras son permitidos únicamente: 1º, si son para abastecer a los ferrocarriles; 2º, donde existe solamente una estación ferroviaria para servir a varios distritos y 3º, donde los ferrocarriles no tienen establecidas correspondencias entre unos pueblos y otros. En Alemania, los gobiernos de varios Estados crean también de proteger sus ferrocarriles mediante reglamentaciones, algunas muy severas, que controlan la explotación de los transportes por carretera. En Victoria, el «Acta de Omnibuses a Motor» (rurales y urbanos) recientemente aprobada, ha creado una reglamentación para el control de esos transportes. Se pueden iniciar servicios de ómnibus únicamente si se prueba que constituyen una necesidad pública, pero si hacen competencia a líneas férreas establecidas, deben pagar una patente mayor. Todos los vehículos a motor comerciales han sido colocados bajo el control de la «Junta de Camiones Puros», estipulándose que la misma se los otorgue patentes cuando, por la ruta elegida, estuvieran destinados a competir directamente con un ferrocarril.

Está evidenciado, pues, que en la actualidad el transporte automóvil por los caminos es un fenómeno corriente de carácter universal, que plantea a las naciones una serie de cuestiones económicas, cuya solución depende, en gran parte, de las situaciones y características ambientales.

En nuestro país se vincula en forma directa con el problema de la vialidad y el del mantenimiento de la estabilidad y eficiencia financiera de los ferrocarriles. Debe ser disciplinado, por así decir, de acuerdo con el principio de la coordinación, que significa equilibrio y armonía de los diversos medios que conducen el tráfico nacional.

La experiencia demuestra que es razonable y prudente limitar, si no prohibir, la superposición de los sistemas en cuanto importa una inútil duplicación de inversiones de ca-

pital y puede dar lugar a competencias ruinosas y a un estéril sacrificio de riquezas.

En el orden de ideas expuestas, a fin de prevenir los males que pudiera ocasionar a la economía nacional una acción desordenada y sin contralor en el establecimiento de empresas de transporte-automóvil, es que el Poder Ejecutivo ha preparado el proyecto de ley que somete a vuestra honorabilidad, proyecto que se ajusta a las disposiciones constitucionales y que responde a la necesidad reconocida hoy unánimemente, de amparar los intereses del público en los nuevos servicios de transporte, exigiéndose a los empresarios una garantía efectiva de responsabilidad civil y salvaguardando, en lo justo, la eficiencia de los sistemas de comunicación ya establecidos al coordinarlos con los nuevos medios que el progreso crea y difunde.

En el proyecto se asigna la superintendencia sobre el tráfico caminero a la Dirección General de Ferrocarriles por considerar que reúnen caracteres similares las dos clases de transportes, que quedarían así sometidos a las mismas disposiciones legales y reglamentarias.

A la Dirección General o Nacional de Vialidad corresponderá, en consecuencia, todo lo referente a la construcción y reparación de caminos y a la Dirección General de Ferrocarriles todo lo concerniente al transporte en general y a las condiciones en que deberán efectuarlo los vehículos a motor, como está ya reglado para los ferrocarriles.

Sin descender a otros detalles, el Poder Ejecutivo se permite señalar la conveniencia de dictar cuanto antes una legislación apropiada en esta materia; ya que la demora complicaría el problema colocando al Estado frente a intereses creados y a capitales invertidos para la prestación de servicios de transporte que, en muchos casos podrán resultar antieconómicos por innecesarios o superabundantes.

Sólo me resta manifestar a vuestra honorabilidad que ningún inconveniente habrá en que el proyecto sobre que versa este mensaje fuera sancionado como un capítulo de la ley de vialidad que actualmente tiene a estudio la Cámara de Diputados.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.

Manuel R. Alvarado.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución, el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, entre las provincias o entre cualquiera de éstas y la Capital o en los territorios nacionales u otro lugar de jurisdicción federal, deberá obtener previamente la concesión respectiva del Poder Ejecutivo de la Nación, con intervención de la Dirección General de Ferrocarriles.

Estas concesiones no podrán exceder del término de diez años y no serán renovadas, negociadas ni transferidas sin expresa autorización del Poder Ejecutivo de la Nación.

Art. 2º — Las provincias y municipalidades podrán reglamentar el tráfico de pasajeros y cargas en servicios locales dentro de sus límites jurisdiccionales, pero esas reglamentaciones no podrán afectar los transportes interprovinciales regidos por la presente ley y sus disposiciones reglamentarias. En ningún caso las empresas de transporte por camino, quedarán sujetas a más de una jurisdicción.

Art. 3º — Toda empresa de transporte por camino que haya obtenido concesión nacional, quedará exenta del pago de patentes provinciales y municipales, siempre y cuando abone las tasas que se establecieron por la Nación por conservación de caminos.

Art. 4º — Al estudiar las solicitudes de concesión que se formulen, la Dirección General de Ferrocarriles deberá considerar:

- a) Las necesidades y conveniencias públicas de transporte en la zona donde se propone implantar el nuevo servicio y la posibilidad de ser satisfechas por los acarreadores establecidos, con los medios disponibles o las mejoras que puedan introducir en los mismos;
- b) La necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transporte existentes en la zona, procurando evitar la superposición de sistemas, en cuanto daña la economía general;
- c) La posibilidad de la coordinación, complementación o unificación de los otros medios de transporte con el transporte-automóvil;

- d) Los demás factores económicos que convenga consultar para acordar o denegar las concesiones solicitadas.

Art. 5º — Las tarifas de pasajeros y cargas de toda empresa de transporte por camino, deberán ser sometidas a la aprobación previa de la Dirección General de Ferrocarriles. Igual requisito regirá para las modificaciones de las ya aprobadas.

Art. 6º — Las empresas de transporte por camino estarán obligadas a recibir y transportar todas las cargas que se les ofrezcan, conforme a las prescripciones del Código de Comercio para los acarreadores públicos y a acordar a sus empleados y obreros las mismas ventajas que rijan para el personal de ferrocarriles de jurisdicción nacional.

Art. 7º — El Poder Ejecutivo, al reglamentar la presente ley, establecerá las condiciones que los vehículos deberán llenar, a fin de garantizar la seguridad e higiene de los pasajeros y la mejor conservación de los caminos en que circulan.

Art. 8º — Toda solicitud de concesión para establecer un servicio de transporte por caminos, deberá acompañarse de un certificado de depósito en el Banco de la Nación Argentina, en títulos nacionales, como garantía del cumplimiento de las obligaciones impuestas y para responder a las indemnizaciones a que haya lugar. Esa garantía no será menor del 20 % del capital que se destine al establecimiento del servicio. La solicitud de concesión deberá ser presentada en un sello de doscientos pesos.

Art. 9º — Los concesionarios de transporte por vehículos automóviles, estarán obligados:

- a) A aceptar el transporte de las personas y efectos que estén autorizados a conducir, sin acordar preferencia por razón de tiempo o lugar;
- b) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la autoridad competente al acordarles la licencia, precio que sólo podrá recibirse en dinero o cheques contra bancos acreditados;
- c) A no acordar diferencias de frate a ningún cargador, sin autorización especial de la Dirección General de Ferrocarriles;
- d) A realizar los transportes con los re-

carridos y velocidades autorizadas por la Dirección General de Ferrocarriles; c) A suministrar a la misma dirección todos los datos estadísticos que le sean requeridos sobre el funcionamiento financiero de la empresa.

Art. 10. — A los efectos de la mejor coordinación de los medios de transporte, el Poder Ejecutivo aplicará preferentemente los fondos destinados a la construcción de caminos perifericos a aquellos que converjan a las estaciones de los ferrocarriles y puertos.

Art. 11. — En las disposiciones de esta ley, no está comprendido el transporte de productos, vendidos o destinados a la venta, si son estrictos, y el productor o vendedor de un vehículo automotriz de su propiedad hasta el lugar de venta o entrega, en el transporte de los cargas que el comprador efectúe en su interés, utilizando un vehículo de su propiedad.

La prueba de tales extremos incumbirá a quien los alegare.

Art. 12. — En todos aquellos casos no previstos en la presente ley se aplicará, en lo posible, las normas y prescripciones de la ley 2.873.

Art. 13. — Toda persona o sociedad que, al promulgarse la presente ley, se ocupe del transporte de pasajeros o cargas regido por ella, deberá declarar los extremos establecidos en la misma dentro de un plazo de noventa días y tendrá preferencia sobre cualquier otro solicitante para la concesión de servicios que ostuviere prestando.

Art. 14. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Manuel R. Alcarado.

A la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

II

Comunicaciones del Honorable Senado

El Honorable Senado comunica que ha sancionado definitivamente el proyecto de ley que le fué pasado en revisión autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de pesos 1.000.000 moneda nacional para combatir la langosta. *(El archivo).*

—El mismo comunica que ha sancionado definitivamente el proyecto de ley que le fué pasado en revisión autorizando al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de \$ 200.000 moneda nacional en los gastos que origine la reparación de la barrera y accesorios para combatir la langosta. *(El archivo).*

III

Comunicaciones oficiales varias

El señor ministro de hacienda de la Nación informa que no podrá concurrir a la sesión de la fecha para dar a conocer la opinión que le merece al Poder Ejecutivo el actual régimen de tarifas vigente en el puerto de Rosario. *(El archivo).*

— La Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires solicita la sanción del proyecto de ley de apertura de un canal y ensanche de otro destinado a unir los puertos de General José F. Uriburu (Zárate) y Carstanz. *(A la Comisión de Comunicaciones y Transportes).*

IV

Despachos de comisión

NEGOCIOS EXTRANJEROS Y CULTO E INDUSTRIAS Y COMERCIO:

En el proyecto de declaración del señor diputado Bunge, sobre reanudación de las relaciones comerciales con Rusia.

GRAN PÚBLICA:

En el mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre ocupación por la Compañía Italo Argentina de Electricidad de una zona de playa del río de la Plata, próxima al 5º espión del Puerto Nuevo de la Capital para levantar una usina.

NEGOCIOS EXTRANJEROS Y CULTO:

En el proyecto de ley pasado en revisión por el Honorable Senado aprobando el protocolo adicional al convenio firmado con la República del Paraguay, haciendo extensiva la supresión de las legalizaciones en los exhortos y cartas rogatorias, que en materia cri-