

JULIO 11 DE 1935

## 11ª REUNION — 10ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DOCTORES MANUEL A. FRESCO, ROBERTO J. NOBLE  
Y RODOLFO COROMINAS SEGURA

MINISTROS PRESENTES: de Guerra, general Manuel A. Rodríguez; de Marina, capitán de navío Elcazar Videla; DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Ahumada Luis Alberto, Ameri Rogelio L., Amodeo Aurelio F., Andreis Fernando de, Aráoz Ernesto M., Arnoldi Adolfo, Basualdo Honorio, Benegas Tiburcio, Bermúdez Manuel A., Besasso Manuel V., Biancofiore Rafael, Bogliolo Rómulo, Briuolo Miguel, Bruchou Eduardo, Buira Demetrio, Bustillo José M., Buyán Marcelino, Cáceres Lorenzo, Candia Cornelio, Cárcano Miguel Angel, Carús Agustín J., Castilleiras Alejandro, Castro Felipe, Coca Joaquín, Contte José A., Cordero Octavio, Corominas Segura Rodolfo, Costa Méndez Nicanor, Crito Miguel, Della Latta Jerónimo, De Miguel Benito, Dickmann Adolfo, Dickmann Enrique, Espil Alberto, Fernández Damián, Ferreira Antenor R., Fresco Manuel A., Ganza Marcelino, Ghioldi Américo, Giménez Angel M., Godoy Raúl, González Benjamín S., González Guerrico Manuel, González Maseda Manuel, Grisolia Luis, Inda Rufino, Iribarne Alberto, Iriando Urbano de, Korn Guillermo, Lameza Juan B., López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Mattos Luis María, Moret Carlos (h.), Mouchet Enrique, Movsichoff Bernardo, Noble Juan Carlos, Noble Roberto J., Ocampo Enrique, Oddone Jacinto, Padilla Tiburcio, Palacin Manuel, Palmeiro José, Parera Gregorio, Parodi Misael J., Pena José Luis, Pérez Leirós Francisco, Pfeiffer José E., Pita Carlos A., Pueyrredon Carlos A., Radio Pedro, Ramiconi Luis, Ramírez Manuel (h.), Repetto Nicolás, Rodríguez Alfredo, Rozas José F., Ruggieri Silvio L., Ruiz Oscar, Salcedo Santurmo, Santillán Enrique, Schoo Lastra Dionisio, Sellarés Avelino, Simón Padrova Juan, Solari Juan Antonio, Solís Rogelio J., Speroni Daniel C., Spinetto Alfredo L., Taboada Mora Cipriano, Valdejo Luis A., Vega Abraham de la, Viechi Adolfo A., Vidal Balgorri José, Videla Dorna Daniel, Videla Rodolfo G., Vionnet Rodolfo L., Wade Eugenio, Zorda Justiniano de la; AUSENTES, CON LICENCIA: Agüero Santos, Aguirrezabala Miguel A., Amadeo y Videla Daniel, Aráoz Eudoro D., Becerra Eugenio A. (h.), Bufrago Pedro, Bunge Augusto, D'Anna Pablo S., Escobar Adrián C., Garayalde José María, González Valentín, Graffigna Santiago, Guglielmelli Aquiles M., Lencinas Rafael Néstor, Pintos Angel, Pressacco Juan P., Quiroga Félix, Salas José Raquel, Saravia José M., Uriburu Francisco; CON AVISO: Arce José, Cafferata Juan F., Courel Carlos D.; SIN AVISO: Alonso Alfredo J., Aráoz José Ignacio, Arrieta Herminio, Bonazzola Carlos F., Rosano Ansaldo Daniel, Calderón Osvaldo M., Carreras Ernesto L. de las, Carreras José, Dávila Miguel V., Degano Bruno J., Jardi Enrique C., Mancini Rafael, Marcé Cipriano F., Molina Serapio, Morrough Bernard Juan F., Palacin Pedro, Palacin Benjamín, Pomponio Vicente E., Repetto Agustín, Rojas Marcos B., Ruiz Guisán Jacinto, Solari Felipe C., Vignart Uberto F., Zarazaga Marcial J.; DIPUTADO ELECTO, AUSENTE SIN AVISO: Bordabehere Enzo.

## SUMARIO

## 1.—Acta.

## 2.—Asuntos entrados:

I.—Mensaje del Poder Ejecutivo invitando a la Honorable Cámara al tedéum oficiado en celebración del 119 aniversario de la Independencia argentina.

II.—Mensaje del Poder Ejecutivo observando parcialmente el proyecto de ley sobre creación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones de Periodistas y Gráficos registrado bajo el número 12.163.

III.—Comunicaciones oficiales.

IV.—Peticiones particulares.

V.—Comunicaciones de comisión.

VI.—Despachos de comisión.

VII.—El señor diputado Corominas Segura reproduce un proyecto de ley sobre fijación de límites entre las provincias de Mendoza y San Juan.

VIII.—El señor diputado López reproduce un proyecto de ley sobre establecimiento de una estación para pasajeros y cargas entre los pueblos de San Carlos Centro y San Carlos Sur (Santa Fe).

IX.—Proyecto de ley del señor diputado Cordero sobre un concurso de aparatos o máquinas de salvación para aviadores.

X.—Proyecto de ley del señor dipu-

tado Pueyrredon, sobre erección de un monumento al general Francisco de Miranda.

- XI.—Proyecto de ley del señor diputado Ruiz sobre construcción de un puente carretero y terraplenes de acceso al río Jachal.
- XII.—Proyecto de ley del señor diputado Ruiz, sobre construcción de una cámara de decantación en el canal Norte del dique de Jachal.
- XIII.—Proyecto de ley del señor diputado Molina y otros, sobre ampliación de una partida del presupuesto para completar la red de obras sanitarias de Córdoba.
- XIV.—Proyecto de ley del señor diputado Ruiz, sobre creación de escuelas granjas en Jachal y Sarmiento (San Juan).
- XV.—Proyecto de ley del señor diputado Simón Padrós, sobre construcción de un edificio para la Escuela Normal Mixta de Monteros (Tucumán).
- XVI.—Proyecto de ley del señor diputado González Masada, sobre reformas a la ley número 1.532, de organización y límites de los territorios nacionales.
- XVII.—Proyecto de ley del señor diputado Corominas Segura y otros, sobre reglamentación de la venta directa de vinos al consumidor.
- XVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Vicchi, modificando la ley número 3.721, de trámite de asuntos sometidos a la deliberación del Honorable Congreso.
- XIX.—Proyecto de ley de los señores diputados Ganza, Ruggieri y Della Latta, sobre reformas a la ley número 12.154, de jubilaciones ferroviarias.
- XX.—Proyecto de ley del señor diputado Zarazaga, sobre creación de una comisión encargada de estudiar la coordinación de los servicios de transportes públicos, camineros, ferroviarios, marítimos, fluviales y aéreos.

XXI.—Proyecto de ley de los señores diputados Padilla, Solís, Bruchou, Bermúdez, Contte y Salcedo, sobre creación del instituto de perfeccionamiento médico-quirúrgico.

XXII.—Proyecto de ley del señor diputado Aráoz (Ernesto M.) y otros, sobre construcción de un pedestal para la estatua del general Belgrano, ubicada en la plaza de Mayo, de la Capital.

- 3.—Acuérdase licencia para faltar a sesiones a los señores diputados Escobar, Amadeo y Videla, Pintos, Aráoz (Eudoro D.), Saravia, Garayalde, Salas, Acosta, Pressacco, D'Anna, Gugliemelli y Buitrago.
  - 4.—Moción del señor diputado Noble (J. A.) para que, una vez en la casa los señores ministros de Guerra y de Marina, se postergue la consideración de los asuntos entrados y se continúe con la interpelación.
  - 5.—Moción del señor diputado Dickmann (E.), acerca del estudio del proyecto de construcción de sanatorios de montaña, llanura y mar. Es aprobada.
  - 6.—Indicación del señor diputado Solari (J. A.), sobre publicación de antecedentes relacionados con la Legión Cívica Argentina.
  - 7.—Proyecto de resolución del señor diputado Ameri, sobre designación de una comisión encargada del estudio de la organización y funcionamiento de las empresas eléctricas del país y cuestiones conexas. Queda en suspenso.
  - 8.—Asunto entrado:
- XXIII.—El señor diputado Iribarne reproduce un proyecto de ley sobre nombramientos judiciales de oficio.

- 9.—Proyecto de resolución del señor diputado Ahumada, por el que se solicitan informes sobre las causas que impiden alambrar los costados de las vías de los Ferrocarriles del Estado, de Chumbicha a Catamarca. Es aprobado.
- 10.—Proyecto de resolución del señor diputado Ramírez, por el que se encomienda

a la Comisión de Justicia la investigación de las condiciones sanitarias y del régimen carcelario imperante en el presidio de Ushuaia. Queda en suspenso.

11.—Proyecto de resolución del señor diputado Pérez Leirós, por el que se solicita informes sobre el incumplimiento de la ley de presupuesto en la parte relativa a salario mínimo de los trabajadores del Estado. Es aprobado.

12.—Continúa la consideración de la interpe-  
lación a los señores ministros de Guerra y de Marina, sobre la organización, seguridad y eficiencia de la aviación militar y naval.

—En Buenos Aires, a los once días del mes de julio de 1935, siendo la hora 15 y 27:

## 1

## ACTA

**Sr. Presidente (Fresco).** — Queda abierta la sesión con la presencia de 80 señores diputados en el recinto.

Se va a leer el acta de la sesión anterior.

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

## 2

## ASUNTOS ENTRADOS

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

## I

Buenos Aires, julio 6 de 1935.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.*

El Poder Ejecutivo tiene el honor de invitar al señor presidente y por su intermedio a los señores miembros de esa Honorable Cámara, a concurrir al solemne tedéum

que, conmemorando el 119º aniversario de la Independencia argentina, tendrá lugar el día 9 del corriente, a las 12 y 30 horas, en la Iglesia Catedral Metropolitana.

Dios guarde al señor presidente.

AGUSTÍN P. JUSTO.

*Leopoldo Melo.*

—Al archivo.

## II

Buenos Aires, julio 6 de 1935.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

En uso de la facultad conferida por los artículos 70 y 72 de la Constitución, el Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad para devolver observado parcialmente el proyecto de ley registrado bajo el número 12.163, relativo a la creación de la Caja de Jubilaciones y Pensiones para Periodistas y Gráficos.

El proyecto que oportunamente se elevara a la consideración de vuestra honorabilidad y que sirviera de base al sancionado, tendía a satisfacer una aspiración largamente reclamada por el personal de empleados y obreros de diarios y revistas, que alcanzó su manifestación más insistente cuando por ley número 11.358 se derogó la número 11.289 cuya organización lo comprendía. Revestía, además, un carácter nacional y adoptaba un criterio coordinado para los aportes.

El proyecto sancionado por el Honorable Congreso, al ampliar la iniciativa del Poder Ejecutivo incorporando al régimen de la nueva ley el personal de los establecimientos gráficos, al quitarle el carácter de obligatoriedad para todos los que en las mismas condiciones trabajan fuera de la Capital de la República y en los territorios, y al consagrar una escala de aportes que no puede referirse a bases seguras, afecta vitalmente la ley y la Caja que por ella se instituye. Estas observaciones se refieren especialmente al inciso 3º del artículo 3º, al artículo 2º, al artículo 5º y a las aplicaciones de esos mismos conceptos en las disposiciones concordantes.

En cuanto a la incorporación del personal de los establecimientos gráficos, es de tenerse presente que toda la ley debe constituir un

HABER ANTERIOR			
\$ m/n. 90		\$ m/n. 100	
Número de casos	Importe mensual \$ m/n.	Número de casos	Importe mensual \$ m/n.
14	1.260	25	2.500
8	720	26	2.600
7	630	23	2.300
5	450	13	1.300
4	360	11	1.100
8	720	17	1.700
3	270	17	1.700
1	90	11	1.100
—	—	6	600
3	270	7	700
1	90	5	500
1	90	12	1.200
1	90	8	800
1	90	9	900
—	—	5	500
2	180	5	500
1	90	9	900
—	—	8	800
2	180	3	300
2	180	2	200
—	—	8	800
2	180	3	300
1	90	1	100
197	17.730	707	70.700

Mensual  
\$ m/n.

Suma de los haberes anteriores . . . 88.430

Suma de los haberes actuales . . . 24.285

Rebaja . . . . . 64.145

Nuestro proyecto tiende a asegurar, en materia de pensiones, un mínimo de \$ 75 mensuales, provisionalmente, mientras no se trate la reforma integral de la ley, y a devolver las sumas descontadas que excedan a la rebaja que el mismo autoriza.

Con relación a las jubilaciones por invalidez ya acordadas, proponemos que la rebaja no sea mayor de un 25 %, lo que ya es un descuento apreciable.

Por la ley número 11.308, a un jubilado por invalidez con un promedio de \$ 180 mensuales de sueldo y siete años de servicios, le corresponde un haber jubilatorio de \$ 117,60. Por la ley número 12.154 queda reducido a \$ 55,65. Con nuestro proyecto se fijaría en \$ 88,20.

El Congreso tiene atribuciones ilimitadas para dar efecto retroactivo a la aplicación de una ley, aun afectando derechos adquiridos. Pero es evidente que es deber del Congreso ser razonable cuando resuelva aplicar el principio de la retroactividad. No lo sería en este caso, si no contemplara la situación de una gran colmena de hogares proletarios, a quienes, por la ley número 12.154, se ha arrojado bruscamente en la vía del desamparo, aumentando las condiciones de miseria de la clase pobre del país.

Pedimos el pronto despacho de este proyecto de ley, que no conmoverá la situación financiera de la Caja y que rodeará a nuestro Parlamento de la simpatía y del respeto que merece como institución democrática de nuestro régimen constitucional.

Marcelino Ganza.

—A la Comisión de Legislación del Trabajo.

## XX

### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º — Créase una comisión ad honorem cuyo presidente será designado por el Poder Ejecutivo y que integrarán representantes de la Dirección Nacional de Vialidad, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Dirección General de Ferrocarriles, de Navegación y Puertos, de Corres y Telégrafos, de Aeronáutica Civil, de Comunicaciones del Ejército y de Aeronáutica del Ejército, de la Bolsa de Comercio, Sociedad Rural, Unión Industrial Argentina, ferrocarriles particulares y del Estado, Ministerio de Agricultura, sociedades de turismo, asociaciones de transportes en ómnibus y camiones, Bolsas de Cereales, empresas de navegación y ministerios de Obras Públicas de las provincias.

Art. 2º — Esta comisión deberá estudiar la forma de coordinar los servicios de transportes públicos, camineros, ferroviarios, marítimos, fluviales y aéreos, sin otros objetivos que el mejor servicio, el cuidado de la economía general, el respeto de los derechos adquiridos, el estímulo de la producción, explotación y circulación de la riqueza y el máximo beneficio para los habitantes del país.

Art. 3º — La comisión podrá incorporar a su seno a los otros representantes de los diversos intereses afectados, los que tendrán voz, pero no voto en las deliberaciones. Será secundada con elementos de las reparticiones mencionadas para su mejor desenvolvimiento.

Art. 4º — La comisión estudiará también las reformas que convengan introducir en las leyes y reglamentos que hoy rigen los servicios ferroviarios y de navegación.

Art. 5º — Deberá proponer al Poder Ejecutivo las bases de un sistema orgánico de transportes, que articulará en uno o varios proyectos de ley, el cual o los cuales serán sometidos, oportunamente, a la consideración del Honorable Congreso.

Art. 6º — La comisión deberá expedirse en el plazo de cuatro meses, desde su constitución.

Art. 7º — El Poder Ejecutivo reglamentará la forma en que se designarán los representantes por cada entidad y el número de los mismos.

Art. 8º — Comuníquese, etc.

*Marcial J. Zarazaga.*

Señor presidente:

Es innegable la necesidad de coordinar nuestros transportes rurales, así como es necesaria la armonía en el funcionamiento de los distintos órganos de una máquina. Son nuestra producción y nuestro consumo, nuestra misma sangre, la que nos da la vida, debemos entonces, armonizar el funcionamiento de los conductos encargados de transportarlas.

Pero un objetivo análisis de la cuestión nos acusa inmediatamente su complejidad, no debemos, entonces, precipitarnos y por procurar un beneficio hacer todo lo contrario. Por otra parte, conociendo que el problema existe, no debemos tampoco exagerar su gravedad, estamos a tiempo de preocuparnos ya de él, pero no es apremiante el mandato de adoptar soluciones. Para poder dictar una ley de coordinación de transportes es imprescindible hacerlo con conocimiento de causa, a base de estadísticas que proporcionen elementos de juicio concretos con que solucionar el problema y de los que hoy no podemos disponer.

Hacerlos, entonces, en estos momentos es aventurarse a dictar una ley que no pueda llamarse tal, por su inaplicabilidad, porque lesione intereses creados o porque vaya en desmedro de la producción, explotación y circun-

lación de la riqueza de nuestro país, y por ende de sus habitantes. Para dictar una disposición y que ésta tenga toda la fuerza que necesita es imprescindible que esté en el espíritu del pueblo, que esté ya sancionada por la opinión; debemos entonces formarla con estudios reposados de una comisión en la cual estén representadas todas las fuerzas vivas del país, cuyos intereses se verán afectados por una ley semejante.

No puede encararse aisladamente la reglamentación del transporte automotor, sino que debe ser un todo integral con los ferroviarios, aéreos y navales.

Para una cosecha normal, los agricultores de Córdoba, abonan de 40 a 60 pesos de fletes por hectárea. Ahora preguntamos, ¿es ésta cifra equitativa o exorbitante? Para poder contestarla sin reparos y tomar una resolución categórica sin temor de herir nuestra misma vida, como lo es el ferrocarril, debemos establecer un control soberisimo, registrado por una institución que lleve la responsabilidad de tales medidas.

Comenzar por verificar el capital con que cada compañía cuenta, debe ser su inicial labor, sin pasionismo ninguno, realizando su justiprecio, si es necesario yendo hasta el detalle, sin descuidar por esto la visión general.

Los Ferrocarriles del Estado adquieren materiales análogos y construyen obras análogas también, pueden ser entonces una verdadera fuente de información sobre el costo real.

Los gastos mismos deben ser controlados sistemáticamente en igual forma que las entradas. Es necesario uniformar la contabilidad de todas las empresas para facilitar su control.

Recién cuando conozcamos al detalle y con la suficiente confianza estos datos, podremos comenzar a hablar de coordinación de transportes.

Diferenciándonos en forma fundamental, tanto topográfica como política y comercialmente de los Estados europeos y norteamericanos, corremos riesgos enormes, si tomamos como *maquette*, las reglamentaciones extranjeras, de que no se adapten a nuestro medio, peligro fácil de imaginar y puesto ya en evidencia en otros renglones si se quiere, pero como tesis general por el ingeniero Noel S. Anderson, del Departamento de Caminos de Estados Unidos, cuando dice: «Creo que hay una tendencia a utilizar parte de las especificaciones de otros países, sin dar el debido estudio al asun-

to respecto a su adaptabilidad, a las condiciones locales existentes en el lugar». (Carta dirigida al presidente de la Dirección General de Vialidad, ingeniero J. Allende Posse, con fecha 10/11/1934).

Si contemplamos las reglamentaciones que al respecto se han dictado, o mejor dicho, propuesto en otras naciones, podremos concluir que son a base de estadísticas meticulosamente llevadas como en América del Norte o tendientes a proteger los ferrocarriles, cuando éstos son del Estado, por ejemplo Italia, condiciones ambas a las cuales estamos lejos de asimilarnos.

Por otra parte, en todos los países europeos y americanos del Norte, los capitales de los ferrocarriles son netamente nacionales, cosa que nosotros no podemos aseverar sin caer en la inexactitud. Inter tanto el camino es nuestro y los materiales son nuestros. El ferrocarril no paga impuestos ni tasas de ninguna especie, el automotor paga un treinta y cinco por ciento de gravámenes que van a engrosar el fondo destinado a realizar nuevas obras.

Tampoco la relación existente entre las longitudes de vía férrea y caminos de tránsito permanente es siquiera aproximada.

Hay que estudiar entonces las condiciones y elementos de juicio locales.

Es evidente que se debe evitar la concurrencia de servicios que si bien trae la competencia, el mejor contralor, puede ser ruinoso, pues la práctica demuestra que, o se elimina una de las partes quedando la otra dueña absoluta del terreno, sin contricante, librándose entonces a su voluntad el resarcirse de posibles pérdidas anteriores, o se llega a un acuerdo siendo la consecuencia que el público mantiene dos vías de transporte, cuando con una sería suficiente para subvenir las necesidades.

No es aventurado asegurar que es imposible que el ferrocarril mantenga el monopolio de los transportes, pero tampoco debemos ni soñar un instante que tal monopolio corresponderá al camino. El problema es dejar a cada uno en su esfera, es cierto, pero antes debemos determinar precisamente estas esferas para no caer en el error que traería fatales consecuencias.

También creo necesario que esta comisión encare el estudio de una diferenciación entre las distintas clases y condiciones de transportes automotores para imponer a unos mayores gravámenes a unos que a otros, diferenciación cuya conveniencia es indiscutible.

Tiene que contemplar la tutela que deba ejercerse dentro de una medida justa, de los intereses de los pequeños empresarios de transportes colectivos, como medio de impedir la oligarquía, cuyos funestos resultados se palpan a diario.

Por ello, debe tener mesura en la instauración de depósitos de garantía y tasas para evitar que éstas sean prohibitivas.

Dentro de las funciones de esta comisión, creo, está el estudiar la formación de un registro nacional de autovehículos, cuya conveniencia es enorme para el control que el gobierno debe ejercer en todo momento sobre todas las actividades. El estudio de una patente basada en el mayor recorrido, como ser una pequeña sobretasa al precio de la nafta, tiene palpitante interés. La reglamentación que de esta comisión surja debe ser elástica, de modo que permita contemplar las diarias variaciones de foco de este problema, modificaciones que son precisamente las que han tornado en inactual el proyecto de ley de coordinación que presentara el Poder Ejecutivo en el año 1932.

Creemos que antes de trabar la acción del transporte automotor para colocarlo al mismo nivel, debemos mejor, alivianar un tanto a los ferrocarriles de las pesadas reglamentaciones que se les impone. Al haber grandes diferencias de formas, etcétera, no podemos pretender colocar a ambos métodos bajo un mismo sistema, pero si ambos deben ser coordinados.

Insisto en que no ha adquirido el problema de la coordinación el cariz angustoso que quiere asignársele, hay entonces cómo distraer un período prudencial para estudiar la cuestión y dictar una resolución con base y análisis.

Posiblemente sea necesario reunir el control y coordinación de todos los transportes en una sola entidad. Quedaría entonces la Dirección General de Ferrocarriles encargada del control de la construcción y mantenimiento de los elementos empleados por los ferrocarriles para cumplir su finalidad, lo mismo que la Dirección de Vialidad haría otro tanto con el camino. Otra entidad es la que, como digo, debe controlar y coordinar ambos servicios en forma integral.

Podría abundar en detalles concretos que apoyan mis palabras, pero he preferido no distraer demasiado vuestra atención, presen-

tando sólo un panorama general cuya veracidad es indiscutible.

La ley proyectada no rige para la producción de Santa Fe, que puede llegar a todos sus puertos sin restricción alguna. Tampoco rige para la provincia de Buenos Aires, que puede comerciar por todos sus numerosos puertos, sin que se rija por la ley de coordinación. Tampoco rige para las provincias limítrofes con los países vecinos, en su tráfico internacional.

La ley en proyecto sólo es severa para las provincias centrales, que no podrán comerciar entre sí, ni con el exterior, sin la venia de la Dirección General de Ferrocarriles, Río Cuarto, Villa María, Bell Ville, no podrán llegar al puerto de Rosario; San Francisco al puerto de Santa Fe; Mendoza comerciar con San Juan, ni traer sus productos a cargar en los Ferrocarriles del Estado. Los ómnibus no podrán circular entre Tucumán y Catamarca, ni entre Tucumán y Santiago del Estero.

El Congreso Mundial de Economistas, convocado por la Cámara Internacional de Comercio y que acaba de clausurar sus sesiones en París, ha estudiado el problema de la coordinación de los transportes y ha llegado a tres conclusiones fundamentales.

La primera, es la única que persigue el proyecto a consideración de la Honorable Cámara y la resuelve mal, porque no corrige los errores de la explotación ferroviaria, sino que los quiere generalizar llevándolos al tráfico caminero, cuando lo que corresponde es corregir aquéllos.

La segunda no es aplicable a este país, sino en las regiones muy adelantadas del litoral. En el interior, falta todo: ferrocarriles, caminos, ómnibus y camiones. No hay que poner una sola traba, sino dar las mayores facilidades posibles.

Además, se olvida que la escasez de vagones es un mal crónico en nuestro país y que es vital para la economía nacional el transporte rápido y barato.

Se olvida también que en el interior del país los servicios ferroviarios son escasos, pocos trenes por semana, y combinados para llegar a los grandes centros de población, pero con muy mal servicio de combinaciones locales.

La tercera aconseja una repartición de tráfico, y la ley proyectada sólo impone restricciones al uso del camino, pero no toma una

sola medida relacionada con ferrocarriles. En Francia la ley de coordinación impone muchas más medidas a los ferrocarriles que a los caminos.

*Marcial J. Zarazaga.*

—A la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

## XXI

### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º — Destínase la suma de trescientos cincuenta mil pesos moneda nacional (\$ 350.000 m.n.) para la ampliación y mejoramiento del servicio de cirugía del hospital Durant, donde actualmente funciona la cátedra de clínica química quirúrgica de la Facultad de Ciencias Médicas, a fin de colocarlo en condiciones que pueda responder a las actuales exigencias de la asistencia médica y quirúrgica, como de la enseñanza que imparte.

Art. 2º — Este pabellón, anexo a la Facultad de Ciencias Médicas, tendrá su autonomía administrativa, con personal técnico y auxiliar idóneo, para lo cual se le asigna un subsidio anual de ciento ochenta mil pesos moneda nacional (\$ 180.000 m.n.).

Art. 3º — Créase con esta base el Instituto de Perfeccionamiento Médico-Quirúrgico, para establecer el intercambio constante entre los hospitales de provincias y territorios y esta entidad médico-quirúrgica de actualización permanente, desde que encierra una de las cátedras de clínica quirúrgica de la Facultad de Ciencias Médicas.

Para que su desarrollo progresivo no involucre nuevos gastos al tesoro del Estado, además de la asistencia gratuita para los pobres, se autoriza a establecer un arancel gradual para los que no lo sean, de modo a poder remunerar equitativamente con su producido al personal técnico y auxiliar que contribuye a su mejor desenvolvimiento y a la renovación del material e instrumentos de trabajo.

Art. 4º — Los gastos autorizados por la presente ley, serán imputados a la misma y se harán de rentas generales y la rendición de

# INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO MORET

Buenos Aires, julio 3 de 1935.

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

S/D.

En nombre de la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos, con domicilio en la calle Lavalle número 341, de esta Capital, tengo el honor de dirigirme al señor presidente y por su intermedio a esa Honorable Cámara, para hacerle llegar nuestra opinión, en completa disidencia con el despacho producido por la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes sobre «Reglamentación de los transportes mecánicos por caminos de jurisdicción nacional». Estimamos que no puede sancionarse una ley de esta índole, ya que careciéndose de las indispensables informaciones estadísticas nacionales y estudios especiales sobre el actual desarrollo de las industrias de los transportes por riel, camino, agua y aire, aquélla sería prematura y hasta perjudicial para los intereses generales de todo el pueblo de la Nación.

En efecto, todas las peticiones elevadas a ese cuerpo, en las publicaciones llevadas a cabo por los que prestigian la aprobación de esa ley, lo mismo que en los fundamentos del proyecto del Poder Ejecutivo, se apoyan en los argumentos esgrimidos en algunos países extranjeros, pero no se basan en hechos económicos ni se citan las cifras estadísticas propias que revelen la necesidad imperiosa de reglamentar el incipiente tráfico caminero comercial.

Se le ha dado carta de ciudadanía en nuestro medio a un problema extranjero y se le ha concedido el carácter de apremiante, debido a que la industria ferroviaria nacional pasa, como la de todo el mundo, por un período crítico de su desarrollo, que no es ni peor ni mejor al que se experimenta, en otros órdenes de nuestras actividades industriales y comerciales.

A fin de probar lo expresado, basta recurrir a las cifras representativas del comercio exterior argentino y a las del tonelaje anual transportado por los ferrocarriles, para

poder determinar con toda exactitud el origen del malestar financiero de éstos y de que sus actividades tienen una relación bien marcada y definida con aquel.

En el cuadro siguiente se consignan esas cifras y su sola comparación o el dibujo de un simple gráfico, probará terminantemente nuestro anterior aserto.

Años	Comercio exterior, en millones de toneladas.	Cargas transportadas por los ferrocarriles, en millones de toneladas.	Diferencia (B) — (A)
1925 . .	20,2	43,5	23,3
1926 . .	22,3	46,6	24,3
1927 . .	30,6	53,8	23,2
1928 . .	29,6	52,5	22,9
1929 . .	29,7	51,5	21,8
1930 . .	23,4	42,5	19,1
1931 . .	27,3	44,9	17,6
1932 . .	22,8	39,9	17,1
1933 . .	20,1	38,7	18,0
1934 . .	22,6	41,1	18,5

Por eso, nuestra asociación, representación del comercio de automotores, accesorios, repuestos, combustibles, lubricantes y neumáticos, cuyas actividades mediante sus agencias y representantes, abarcan la totalidad del inmenso territorio nacional y tienen por inmediata finalidad de proporcionar los vehículos y mantenerlos en perfecto funcionamiento, vé con singular extrañeza y no menor ansiedad, la disposición de esa Honorable Cámara de considerar el próximo 17 de julio la orden del día número 126, cuyo despacho de la mayoría, si llegara a convertirse en ley, vendría a afectar la magnífica obra emprendida para dotar a nuestro país de la vialidad carretera tan esperada o a obstaculizar su ulterior aprovechamiento.

La industria y el comercio de automotores y sus anexos que ocupan a más de 250.000 personas, desde el montaje de los vehículos o fabricación de repuestos y carrocerías hasta la distribución del combustible o el arreglo diario y constante del menor desperfecto, se encuentra distribuida desde la Capital Federal hasta el último pueblito de la República, y



ha llevado los extraordinarios beneficios de las comunicaciones aún a aquellas regiones que no las conocieron nunca, por cuanto hacia ellas no llegaron los rieles de las empresas ferroviarias, debido a que sus escasas capacidades productoras, no aseguraban una probable explotación utilitaria.

Todos esos hombres, ya sea invirtiendo sus pequeños capitales o empleando sus mejores esfuerzos y entusiasmos, han puesto de manifiesto el espíritu de empresa y de optimismo que los anima, al instalar o trabajar en millares de garages, talleres de reparaciones, locales de venta de neumáticos y accesorios y repuestos y surtidores de nafta y lubricantes, para atender primero a los automovilistas que iniciaron el verdadero descubrimiento de las rutas terrestres y dar servicio permanente después en las rutas naturales de acceso a los grandes centros turísticos y a los esforzados *pioneers*, de los transportes de pasajeros y de carga, en los rudimentarios caminos generales, con sus modernas mensajerías a tracción mecánica, que han hecho revivir el recuerdo de las historias de don Timoteo Gordillo y demás empresarios contemporáneos, aniquiladas totalmente en la segunda mitad del siglo pasado, luego de ser la única comunicación efectiva del país y sin que el Parlamento nacional los amparara, ante el implacable imperativo del progreso, al iniciarse el empleo progresivo de la locomotora y del riel.

Hace más de tres cuartos de siglo, ante ese avance civilizatorio de la locomotora, algunos pretendieron oponerse a las construcciones ferroviarias pero los gobiernos previsores y clarividentes de la República, desestimaron esas protestas, aparentemente justificadas, con decisión ponderable y singular acierto y alentaron con facilidades y recompensas bien atraentes el desarrollo progresivo de esos nacientes vínculos de acero.

Hoy, la escena se repite ante esa Honorable Cámara y llegan a ella las continuas peticiones de los intereses ferroviarios para que se trabaje en toda forma al camino carretero o el aprovechamiento de los automotores, con tal de defender su hasta ayer absoluto monopolio de los transportes, viendo en aquéllos verdaderos enemigos en vez de competidores leales y colaboradores utilísimos de sus enormes actividades y como resultado de los perfeccionamientos de la técnica, tienen derecho y obligación a aspirar a compartir y a mejorar el

intercambio, cada día más necesario, de los productos y de los hombres.

En esos petitorios negativos, porque no se avanza deteniendo a otro, tanto las empresas ferroviarias como sus obreros, no obstante constituir éstos el grupo privilegiado del proletariado argentino, tratan de recuperar la prosperidad perdida mediante el estancamiento o el retroceso de otra industria menos rica sin reparar en el daño que causan a una población obrera más numerosa y que igualmente colabora en el progreso y bienestar de la colectividad.

También hemos sido testigos, señor presidente, de esa manifestación que llegó hasta las puertas mismas del Congreso nacional, en un lamentable olvido, de los más elementales sentimientos de solidaridad social, para gestionar el pronto despacho de una reglamentación para una actividad, que no es la propia, y que en defensa de sus exclusivos intereses han dicho en la nota presentada, que «los hombres del riel vienen sintiendo en carne propia la honda depresión económica que ha infligido a los ferrocarriles del país la desorbitada competencia de los automotores», olvidando que en la otra industria existen muchos empleados y obreros que hace tiempo carecen de ocupación alguna y que si se sanciona la ley restrictiva que ellos desean que se les aplique, no sólo perderán la esperanza de volver a ocupar sus posiciones perdidas, sino que se incrementará el número de los sin trabajo, con las nuevas víctimas que aquella ocasionará de inmediato.

Es en verdad extraordinario, por no decir increíble, que pueda manifestarse a esa Honorable Cámara que el tráfico de nuestras precarias vías camineras, en gran parte de calzada natural, sin un abovedamiento superficial permanente que las conforme y perfeccione, ocasiona una concurrencia demoledora a la formidable industria del riel.

Tampoco parecería advertirse que el proyecto de ley de la mayoría de la comisión, al establecer tantos requisitos para que una pequeña empresa pueda vender transporte por camino, ha de causar el aumento de sus tarifas, las que incidirán de inmediato sobre la producción agraria del país, verdadero cimiento de su magnífica prosperidad pasada y del optimismo alentador del presente.

De nada valdrá que se busque abaratar el costo de los productos agrarios, para conseguirles un acceso escasamente remunerativo en

los mercados externos o se fijen precios mínimos, si por otro lado se imponen reglamentos al transporte carretero que han de encarecerlo.

Para defenderse eficazmente el ferrocarril, compartimos la opinión del profesor de transportes de la Universidad de Columbia, M. T. W. Van Metre, quien dice que lo mejor, será que modernicen sus negocios con la incorporación de equipos y métodos más adecuados, en lugar de esperarlo todo de la aplicación de reglamentaciones iguales al tráfico automotor.

Se insiste también en la necesidad de aplicar al camino reglamentaciones pesadas y estrechas del riel, sin reparar en su origen distinto, ni en su explotación diferente, con tráfico bastante definidos, por no decir propios, y en los cuales cada uno puede dar su máximo rendimiento a la colectividad, y que esa misma legislación restrictiva es una de las causas que contribuye a agravar la crisis presente de la industria ferroviaria.

Por otra parte, se olvida que las reglamentaciones actuales de los ferrocarriles, no son las mismas que se les aplicaron al iniciar sus actividades en el país y que han gozado siempre del proteccionismo oficial, aunque quizá exagerado en algunos casos, el que se halla registrado en leyes y decretos dictados por la Nación y algunas provincias y se pretende trasladar a esas pequeñas empresas de un transporte en embrión, las restricciones impuestas a otra recién en el período de su completa madurez.

Otra especie absurda que debe desmentirse terminantemente, y que constituye el principal motivo de los ataques a la industria del transporte caminero, es que las carreteras se entregan gratuitamente a sus usuarios.

Es necesario que manifestemos a esa Honorable Cámara que las inversiones totales en obras de puentes y carreteras, realizadas por los gobiernos nacional y provinciales, desde 1858 hasta la fecha, se estiman en 350.000.000 de pesos moneda nacional.

Mientras que, las contribuciones abonadas al gobierno de la Nación, desde 1908 hasta la fecha, por la importación de vehículos automotores, combustibles y sus anexos, excede la suma de \$ 500.000.000 moneda nacional.

En cuanto al importe de las patentes de circulación en ese mismo período se puede justipreciar en \$ 200.000.000 moneda nacional.

Por otra parte, la contribución anual de los 300.000 automotores, en que podemos fijar las

existencias actuales, para el fondo de caminos, tanto nacional como de las provincias, que proviene de los impuestos vigentes a la nafta consumida, se calcula en \$ 65.000.000 moneda nacional.

Si a esto se agrega el importe de las patentes de circulación, que se estiman en 20.000.000 de pesos, resulta que los vehículos automotores abonarán en el año actual la cantidad de \$ 85.000.000 moneda nacional, o sea un poco inferior a la suma total aportada, como único impuesto, por las empresas ferroviarias desde 1908 hasta la fecha.

Con los datos numéricos anteriores, esperamos haber comprobado que los usuarios han pagado con creces los trabajos ejecutados en los caminos naturales y la construcción de 7.000 kilómetros de calzadas de tránsito permanente, ya que en la actualidad, en virtud de las cláusulas impositivas de la ley nacional de vialidad y similares provinciales abona, anticipadamente las vías que los gobiernos luego han de proporcionarles.

Por otra parte, los 300.000 automotores en circulación en nuestra República, consumen la cantidad aproximada de 1.000.000.000 de litros de nafta de fabricación totalmente nacional; cuyas destilerías, que ocupan a millares de obreros argentinos, constituyen la industria local más adelantada y potente, reciben por esa venta extraordinaria la suma anual de \$ 200.000.000 moneda nacional.

Asimismo la divulgación del uso del ómnibus, del camión y del acoplado ha originado otra industria nacional promisoría con unos 300 establecimientos en diversas ciudades del país, en donde se construyen la totalidad de sus carrocerías, insumiendo un capital invertido de \$ 20.000.000 y ocupando a unos 5.500 obreros.

Hechas las precedentes consideraciones para desvirtuar las apreciaciones autojaidizas e inexactas sobre los transportes por carretera y su influencia perniciosa sobre la explotación ferroviaria y los perjuicios que se han de causar con la sanción de una ley carente de un concienzudo estudio previo a esa enorme población, que vive directamente o indirectamente del camino, me he de permitir, a continuación, hacer una relación sintética sobre el desarrollo actual de los transportes comerciales por carretera en nuestro país y las reglamentaciones dictadas o en estudio en tres naciones extranjeras y expresar nuestra opinión sobre

las disposiciones fundamentales de los anteproyectos a consideración de esa Honorable Cámara.

*Transportes comerciales por carretera.* — La información nacional sobre la importancia de los transportes comerciales por carretera, tanto de ómnibus como de camiones, es tan desconocida como difícil obtenerla, porque no se han publicado nunca sus cifras integrantes.

Ahora bien, por datos que hemos podido recoger, se estima que existen unas 14 compañías para el transporte de pasajeros con 20 líneas, algunas de las cuales son de carácter interprovincial, que emplean 350 ómnibus y varios colectivos.

En cuanto a las empresas restantes que se dedican al transporte interurbano, se calcula que pasan de 400, y están provistas de 600 ómnibus y 1.000 colectivos.

Por su parte el Ferrocarril Pacífico, por intermedio de una empresa filial, ha organizado un buen servicio de pasajeros en la provincia de Mendoza, empleando 28 ómnibus y 12 colectivos. También el Ferrocarril Central Argentino, posee una compañía filial, que opera en las zonas de influencia de Rosario.

Respecto a los servicios de transporte de mercaderías, excepto unas 8 compañías, que poseen cada una entre 15 y 40 camiones, se puede asegurar que lo realizan sus propietarios con no más de 3 camiones.

De lo expuesto, surge que el transporte organizado de cargas y aun el de pasajeros, está en sus comienzos y representa un porcentaje mínimo de los vehículos registrados, lo que sería más que suficiente para demostrar que es un mito la competencia desorbitada que, se dice, hacen actualmente al ferrocarril.

*Reglamentaciones extranjeras.* — Aunque el problema que les toca resolver a las principales naciones extranjeras sea bien distinto del nuestro, por cuanto cuentan con sistemas ferroviarios y camineros, perfectamente desarrollados, y estos últimos soportan ya la circulación de numerosos servicios de pasajeros en común y de cargas, pertenecientes a empresas de fuertes capitales y con un personal crecido, se hará a continuación una somera reseña de las disposiciones adoptadas en Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos.

En Gran Bretaña, se dictó en 1928, la ley de tráfico caminero y ferroviario y en 1930 se aprobó otra ley de tráfico caminero, pero abarcando todos sus aspectos.

Para estudiar una reglamentación adecuada de los diferentes sistemas de transportes, que en realidad se redujo luego de considerar al riel y al camino, que permitiera adoptar disposiciones conducentes a su coordinación; se creó en 1929, la Comisión Real de Transportes, la que se expidió a fines de 1930, en una forma poco satisfactoria, pues sugirió la conveniencia de que se designara un comité consultivo, en donde estuviesen representados los intereses en juego, para que asesorasen debidamente al ministro y le permitiera adoptar medidas de positivo beneficio colectivo.

Recién en marzo de 1932 el ministro de Transportes, nombró la comisión integrada por representantes de las empresas ferroviarias y de instituciones vinculadas al camino.

Esa comisión se expidió el 17 de agosto de 1932, en un documento conocido por *Informe Salter*.

Las recomendaciones de ese informe, que fué bastante combatido por los técnicos camineros, se aplicaron parcialmente a la ley de tráfico ferroviario y caminero del 17 de noviembre de 1933, lo que constituye la verdadera legislación británica sobre la coordinación de los transportes y cuyos capítulos principales son los siguientes:

- I.—Reglamento de los vehículos automotores;
- II.—Disposiciones sobre daños a terceros ocasionados por el empleo de automotores;
- III.—Enmiendas a la ley de 1930;
- IV.—Reglamento de los vehículos de servicio público;
- V.—Servicios públicos efectuados por autoridades locales;
- VI.—Disposiciones generales.

En 1934 se sancionó otra ley de tráfico caminero, que enmendó parcialmente a las dos anteriores.

*En resumen, la legislación británica dispone que los acarreadores públicos por camino obtengan una licencia previa, la manera de clasificarlos, la forma en que deben hacerse todos los trámites, la designación y atribuciones de las autoridades que deben acordar los permisos, de las comisiones regionales y la constitución de un tribunal ante el cual se presentarán todas las reclamaciones, y se autoriza a los ferrocarriles a establecer servicios de automotores.*

*tores en los caminos, como complemento de sus propios sistemas.*

En Francia se ha trabajado con bastante intensidad, pero al igual que en Gran Bretaña antes de adoptarse las disposiciones en vigencia, se han realizado los estudios pertinentes, a cargo de diversas comisiones mixtas, en que han estado siempre representados los intereses particulares en juego, pero subordinándolos a los generales del país.

El Consejo Nacional Económico designó una comisión especial, la que consultó a los interesados en la reforma política de los transportes, procedió a escuchar las opiniones de veinte entidades importantes desde la Federación Nacional del Automóvil, Ciclismo Aeronáutica e Industrias Anexas, la Cámara Sindical de Constructores de Automóviles y la Conferencia de Directores de las grandes redes ferroviarias hasta la Cámara de Comercio de París, el Comité de Fundiciones de Francia y la Dirección del Servicio Central de Correos, Telégrafos y Teléfonos, solicitó a otras asociaciones no menos prestigiosas sus informaciones y estudió todos los proyectos parlamentarios, especialmente el del diputado Moch sobre coordinación general de los transportes (mayo 16 de 1933).

Con esa amplia documentación el Consejo Nacional de referencia aprobó una serie de conclusiones que se publicaron en el «Boletín Oficial de Francia» del 23 de febrero de 1934, bajo los siguientes rubros principales:

1º — Los transportes por riel, camino, agua y aire, tienen el carácter de un servicio público y son auxiliares de otros servicios públicos fundamentales (defensa nacional, correos y policía).

2º — Los transportes.

3º — Reglamentación de los diferentes medios de transporte (1º automotores y 2º ferrocarriles) y aconsejó la creación del Consejo Nacional de Transportes y de consejos departamentales o regionales.

Estas recomendaciones fueron especialmente consideradas por el Poder Ejecutivo de la República, que de acuerdo a los poderes conferidos por el Parlamento, pudo aplicar algunas por decreto para promover, estimular y reglar los diferentes sistemas.

Por decreto del 25 de febrero del corriente año el Poder Ejecutivo dispuso la constitución en cada departamento de un «Comité Técnico Departamental de Transportes», con residen-

cia en la capital de cada uno de aquéllos, dando representación a las siguientes entidades:

- a) Red de ferrocarriles principales;
- b) Red de ferrocarriles secundarios;
- c) Empresas de transportes camineros con contratos con el Estado;
- d) Empresas de transportes camineros de pasajeros;
- e) Empresas de transportes camineros de cargas.

Se fijaron asimismo sus obligaciones, se previó la designación de comités regionales con delegados de varios comités departamentales, y se establecieron las normas a que deberán ajustar sus funciones los comités departamentales.

En Estados Unidos, hasta la fecha no se ha dictado ley federal alguna que reglamente el tráfico automotor y coordine sus servicios con los demás medios de transporte.

La primera medida del actual presidente de la República, fué designar un funcionario llamado «coordinador federal de los ferrocarriles», para que estudiara, promoviera y proyectara la mejor forma de armonizar los intereses particulares de cada medio de transporte.

Mr. Joseph Eastman, en el desempeño de ese importantísimo cargo, presentó en marzo de 1934 un informe al presidente de la República y al Congreso, para exponer sus puntos de vista principales, los que pueden resumirse como sigue:

- 1º Como la actual competencia entre los distintos medios de transporte, amenaza con producir un verdadero caos, es necesario también poner bajo el control de las autoridades federales a los servicios por camino y por agua;
- 2º La nacionalización de los ferrocarriles sería la única solución del problema ferroviario, pero por el momento no se estima oportuno adoptarla;
- 3º Reglamentación federal de los transportes por camino y por agua en forma parecida a la de los ferrocarriles y efectuar su coordinación;
- 4º Necesidad de introducir reformas fundamentales a las leyes federales a fin de mejorar el estado actual de los reglamentos ferroviarios;
- 5º El fin perseguido por el contralor sobre los transportes camineros y por

agua no es de protección a los ferrocarriles, sino también a los demás sistemas, pues cada uno desempeña su función propia, y que en determinados casos, la ejecutan mejor que los otros;

6º No es posible pretender que subsistan las facilidades actuales para los diferentes grupos de transporte, pues son muchos los que no se justifican económicamente, pero sobre la confusión y el derroche actuales se puede construir un sistema nacional sólido y bien coordinado;

7º La Comisión del Comercio Interestadual, por su organización y su experiencia, es la repartición federal más indicada para que se le acuerden las atribuciones necesarias para la regulación de los transportes;

8º Por el momento no se considera necesaria la reglamentación de los servicios aéreos, pero deberá emprenderse en su oportunidad.

El mismo coordinador federal, en uno de sus últimos informes, síntesis de la labor cumplida por los numerosos expertos que lo secundan en sus complejos estudios, y de las consultas formuladas a unas 26.000 personas, aconseja a los ferrocarriles la adopción de algunas medidas comprendidas en cuatro grupos distintos, y tendientes a que se modernicen en la forma más amplia posible, con el objeto de que los trenes sean más rápidos y cómodos, que se coordinen sus servicios con los de los ómnibus, aeroplanos y vapores, y que sus estaciones sean más accesibles a todos los posibles usuarios.

En este momento ya tiene sanción del Senado un proyecto de ley para reglamentar los servicios de camiones y ómnibus empleados regularmente en los transportes interestaduales, en una forma análoga a la vigente para los ferrocarriles, pero teniendo en cuenta sus propias modalidades.

De lo expresado precedentemente se infiere que, para reglamentar el tráfico automotor y tratar de implantar un sistema de coordinación, las tres naciones a que nos hemos referido, han recurrido a la designación de comisiones (Gran Bretaña y Francia) y un funcionario especial (Estados Unidos) para informarse ampliamente de las necesidades de los diferentes medios de transportes, para re-

cién ensayar después, algunas disposiciones reglamentarias, de un carácter menos severas que las propuestas en el proyecto del Poder Ejecutivo de la Nación, y que la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes ha hecho suyo con ligeras modificaciones.

En esa experiencia extranjera debe inspirarse esa Honorable Cámara para no incurrir en una sanción apresurada, que colocaría a nuestro país entre los primeros del mundo en reglamentar la concesión de transportes comerciales, careciéndose aún de un sistema de caminos de tránsito permanente.

*Proyecto de la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.* — No obstante haber transcurrido ya tres años desde que el Poder Ejecutivo enviara el proyecto en cuestión a esa Honorable Cámara durante los cuales se ha continuado estudiando y experimentando en el extranjero, la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes lo ha aceptado casi íntegramente, formulándose tan sólo algunos agregados y una supresión que implica aplicar a los transportes comerciales una serie de trabas no impuestas hasta hoy en ningún país.

En general la objeción fundamental que debe hacerse al proyecto de la mayoría, excluida nuestra total disidencia con la necesidad y oportunidad de convertirlo en ley, es que no crea un organismo coordinador de los transportes y en que acuerda la total fiscalización y reglamentación del transporte caminero a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, en vez de hacerlo a la Dirección Nacional de Vialidad, repartición autónoma que tiene a su cargo el proyecto, construcción, conservación de las carreteras y reglamentar su explotación de acuerdo a la ley número 11.653.

Se insiste en el error de confiar a la Dirección General de Ferrocarriles, una misión para la cual no está preparada, por escapar a su especialidad, en mérito a sus tareas habituales de contralor de los ferrocarriles, seguramente porque en Estados Unidos se ha pensado acordarle una labor semejante a la Interstate Commerce Commission, cuyas amplias atribuciones son bien distintas a las de la repartición nacional de referencia.

Sobre los caminos no pueden ejercerse dos jurisdicciones distintas, la de la Dirección Nacional de Vialidad y la de la Dirección General de Ferrocarriles, tanto más cuanto que

aquella en virtud a la ley número 11.658 debe preparar y hacer cumplir los reglamentos o leyes generales de tráfico y la reglamentación que se aconseja en el proyecto de ley que nos ocupa, es uno de sus aspectos parciales. (Véase Ley de Tráfico de Gran Bretaña de 1933).

Además la ley únicamente debería aplicarse a los servicios interprovinciales y entre territorios siempre que utilicen carreteras construidas por la Nación y no a aquellos que recorren caminos de jurisdicción provincial exclusiva.

Tampoco se prevé la consulta previa a las autoridades provinciales antes de acordar los permisos a los acarreadores públicos.

Otro aspecto discutible es la percepción de tasas por el gobierno de la Nación en los caminos de jurisdicción provincial.

Con la redacción del inciso a) del artículo 4º parecería que se quisiera impedir la construcción de calzadas en caminos existentes con anterioridad a los ferrocarriles pero que son paralelos o de que no se permita su uso por los automotores de los acarreadores públicos.

Ese inciso implica una amenaza gravísima para la obra que realiza actualmente la Dirección Nacional de Vialidad y su aplicación estricta haría fracasar totalmente las sabias disposiciones de la ley número 11.658.

También debemos hacer resaltar el fuerte y excesivo gravamen impuesto a los transportes automotores organizados al disponer que sus empresas deberán depositar, como garantía, además de los seguros propios y por daños a terceros, el 20 % del capital que se destina al establecimiento de sus servicios, cuando las empresas ferroviarias no abonan impuestos nacionales, provinciales ni municipales, en virtud de la ley número 5.315. Una cláusula restrictiva como ésta, jamás se ha aprobado en el Parlamento argentino, cuya tradición ha sido siempre promover o incrementar las industrias nacionales.

Tampoco en ninguna de las leyes o proyectos extranjeros se ha establecido una garantía de esa importancia.

Con esa cláusula parecería que se tratara de impedir la constitución de pequeñas empresas, verdaderas cooperativas de transporte, donde sus personales directivos fueran al mismo tiempo sus propietarios y se buscara la formación de grandes organizaciones, con el

peligro de que se establezcan verdaderos monopolios o sean subsidiarios del riél.

Por otra parte, el artículo 9º es de una minuciosidad extrema y reglamenta los detalles relacionados con la expedición de los boletos y de las cartas de porte, como así también las informaciones que se deberán enviar a las autoridades. Todo eso no hará otra cosa que burocratizar esas empresas, con el consiguiente aumento de precio en los pasajes y en las cargas.

Lo que el país reclama y necesita, es abaratar las tarifas y no implantar una serie de disposiciones nuevas que las encarezcan o impidan la constitución de los servicios comerciales de transportes camineros. Una deficiencia también notoria de la reglamentación proyectada, es que no se ha ampliado su esfera de acción, abarcando con algunas disposiciones a la industria ferroviaria, porque lo que ésta necesita es que se le quiten las trabas imperantes y se les permita organizarse más a semejanza de un negocio privado, ya que como bien ha dicho un ministro de Obras Públicas de Francia, «hoy los ferrocarriles están bajo el reinado de la concurrencia y están obligados, como todos los otros comerciantes, a ponerse a la búsqueda del cliente y después de encontrarlo, a satisfacerlo para conservarlo.»

Otro artículo objetable es el 12, que dispone la aplicación de la ley ferroviaria número 2.873. El transporte caminero requiere una reglamentación especial de acuerdo a sus modalidades propias que hay que estudiar detenidamente.

Ya que se pretende extender a las empresas de transportes por carretera, idénticas obligaciones de las ferroviarias, es de toda justicia que se les concedan también las franquicias de que éstas gozan y se les exima por consiguiente, del pago de derechos aduaneros a los vehículos automotores, accesorios, repuestos, etcétera, y demás contribuciones provinciales y municipales.

Con las observaciones enunciadas y que sugiere la simple lectura del proyecto en cuestión, creemos que son suficientes para que la Honorable Cámara no le preste su aprobación.

*Proyecto de la minoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.* — El proyecto del rubro dispone la creación de una junta nacional de transportes, integrada por los funcionarios directores de las tres grandes reparticiones que se ocupan de la vialidad carretera, ferroviaria y fluvial y marítima y con

un representante de las empresas ferroviarias, de navegación y de transportes camineros y presidida por el señor ministro de Obras Públicas para estudiar previamente el problema de los transportes por sus diversas vías: riel camino y agua, proyectar la reglamentación correspondiente y elevarla a la consideración del Honorable Congreso de la Nación.

También se prevé la posibilidad de implantar la patente única para los automotores en todo el territorio de la República.

El proyecto de la minoría sigue la experiencia extranjera y coincide con las conclusiones citadas sobre el mismo tema, por la Primera Conferencia Nacional de Tránsito que se celebró en esta Capital y con los artículos 12, 13 y 14 del proyecto de ley nacional de tráfico, preparado por la Dirección Nacional de Vialidad y elevado oportunamente a consideración del Poder Ejecutivo, ante el cual nuestra asociación gestionó su aprobación y remisión al Congreso de la Nación.

Al terminar este memorial, debemos expresar que el proyecto de la mayoría sólo reglamenta severamente el establecimiento y funcionamiento de los transportes comerciales, hasta en las carreteras que no serían de jurisdicción nacional, por ser de propiedad de las provincias, al invertir sus recursos en su construcción, pero

no trata de resolver el problema de coordinar el aprovechamiento de los distintos sistemas, que no significa subordinar la explotación y uso de los caminos a los intereses ferroviarios, sino proporcionar a toda la colectividad el máximo servicio al mínimo costo, asegurando a cada uno de los sistemas, el tráfico para el que, técnica y económicamente, están mejor capacitados.

Por todo lo expuesto, es que me permito solicitar al señor presidente y por su intermedio a cada uno de los miembros de esa Honorable Cámara que estudien con toda dedicación los proyectos mencionados, y dediquen algunos minutos a la lectura atenta de las observaciones formuladas y antes de expedirse sobre un tema tan complejo, sancionen la designación de una comisión técnica, como la que aconseja el despacho de la minoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para luego, en posesión de las informaciones nacionales, se pueda dictar la legislación que menos perjuicio ocasione y más beneficios aporte a los intereses superiores de todo el pueblo de la Nación.

Con tal motivo, saludo al señor presidente con mi mayor consideración.

B. Díez,  
Secretario.

F. Fehling,  
Presidente.

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO SOLARI (J. A.)

Rosario, julio 10 de 1935.

*Señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.*

S/D.

Señor presidente:

La junta ejecutiva de la Federación Socialista Santafecina, en su reunión última, ha resuelto dirigirse a esa Honorable Cámara, para expresarle, por intermedio del señor presidente, que se adhiere y se solidariza en un todo con la actitud del diputado nacional, doctor Nicolás Repetto al denunciar públicamente, desde su banca, los manejos turbios de quienes, usurpando la representación de los trabajadores de la tierra, cometieron y cometen toda clase de maniobras y deshonestidades que han

sido y son causa de confusiónismo y de desorganización de los productores del campo. En este instante, señor presidente, en que esos elementos pretenden menoscabar la acción de nuestro ilustre camarada, cumplimos con el deber de expresarle nuestra solidaridad y nuestro aplauso que lo transmitimos, también, al Parlamento argentino, que al defender los fueros de nuestro compañeros, ha defendido el prestigio y la libertad más amplia e indiscutible que incumbe a ese honorable cuerpo y a cada uno de sus componentes, en el ejercicio de su alta función pública.

Saludo al señor presidente con mi consideración más distinguida.

Narciso A. Gnoatto,  
Secretario general.