

SEPTIEMBRE 24 Y 25 DE 1935

35ª REUNION — 34ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DOCTORES MANUEL A. FRESCO, ROBERTO J. NOBLE
Y SEÑOR ANTENOR R. FERREIRA

DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Agüero Santos, Aguirrezabala Miguel A., Ahumada Luis Alberto, Alonso Alfredo J., Ameri Rogelio L., Amodeo Aurelio F., Andreis Fernando de, Aráoz Ernesto M., Aráoz Eudoro D., Aráoz José Ignacio, Arce José, Arnoldi Adolfo, Arrieta Herminio, Basualdo Honorio, Benegas Tiburcio, Bermúdez Manuel A., Biancuffiere Rafael, Bogliolo Rómulo, Bonazzola Carlos F., Bosano Ansaldo Daniel, Briuolo Miguel, Bruchou Eduardo, Buira Demetrio, Buitrago Pedro, Bunge Augusto, Bustillo José M., Buyán Marcelino, Cáceres Lorenzo, Caffera Juan P., Candia Cornelio, Cárcano Miguel Angel, Carreras Ernesto L. de las, Carreras José, Carús Agustín J., Castiella Alejandro, Castro Felipe, Coca Joaquín, Contte José A., Cordero Octavio, Corominas Segura Rodolfo, Costa Méndez Nicanor, Courel Carlos D., Critto Miguel, D'Anna Pablo S., Dávila Miguel V., Degano Alfredo P., Della Latta Jerónimo, De Miguel Benito, Dickmann Adolfo, Dickmann Enrique, Escalera Facundo, Escobar Adrián C., Espil Alberto, Fernández Damián, Ferreira Antenor R., Fresco Manuel A., Ganza Marcelino, García Gorostiaga Raúl, Ghioldi Américo, Giménez Angel M., Godfrid Juan, Gbdoy Raúl, Gómez Rincón Abel, González Benjamín S., González Guerrico Manuel, González Masada Manuel, González Valentín, Graffigna Santiago, Grissola Luis, Guglielmelli Aquiles M., Herrera Bruno J., Inda Rufino, Iribarne Alberto, Iriondo Urbano de, Jardel Enrique O., Korn Guillermo, Lamesa Juan B., Lencinas Rafael Néstor, López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Marcó Cipriano F., Molina Serapio, Moret Carlos (h.), Morrogh Bernard Juan F., Mouchet Enrique, Movsichoff Bernardo, Noble Julio A., Noble Roberto J., Ocampo Enrique, Padilla Tiburcio, Palacín Manuel, Palacín Pedro, Palacín Benjamín, Palmeiro José, Parodi Mixel J., Pena José Luis, Pérez Leirós Francisco, Pfeleger José E., Pintos Angel, Pita Carlos A., Pueyrredon Carlos A., Quiroga Félix, Radio Pedro, Ramiconi Luis, Ramírez Manuel (h.), Repetto Nicolás, Rodríguez Alfredo, Rojas Marcos E., Rozas José E., Ruggieri Silvio L., Ruiz Guifazú Jacinto, Salas José Raquel, Salcedo Saturnino, Santillán Enrique, Saravia José M., Schoo Lastra Dionisio, Seliarés Avelino, Simón Padrós Juan, Solari Felipe C., Solari Juan Antonio, Solís Rogelio J., Speroni Daniel O., Spinetto Alfredo L., Taboada Mora Cipriano, Uriburu Francisco, Vallejo Luis A., Vega Abraham de la, Vicchi Adolfo A., Vidal Baigorri José, Videla Dorna Daniel, Videla Rodolfo G., Vignart Uberto F., Vionnet Rodolfo L., Zarazaga Marcial J.; AUSENTES, CON LICENCIA: Amadeo y Videla Daniel, Becerra Eugenio A. (h.), Besaso Manuel V., Calderón Osvaldo M., Garayalde José María, Oddone Jacinto, Pressacco Juan P., Repetto Agustín, Zerda Justiniano de la; SIN AVISO: Mancini Rafael, Mattos Luis María, Parera Gregorio, Pomponio Vicente E., Ruiz Oscar, Wade Eugenio.

SUMARIO

- 1.—Manifestaciones en minoría.
- 2.—Moción del señor diputado Corominas Segura, para compeler por la fuerza pública a los diputados inasistentes y mantenimiento de la permanencia de los diputados presentes en la casa. Es aprobada.
- 3.—Cuarto intermedio.
- 4.—Acta.
- 5.—Indicación del señor diputado Bustillo, para girar los asuntos entrados directamente a comisión. Es aprobada.
- 6.—Asuntos entrados:

- I.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, sobre instalación de varaderos, gradas de

- construcción y talleres del Arsenal de Río Santiago en terreno de propiedad de la Nación.
- II.—Mensaje del Poder Ejecutivo, acompañando copia legalizada del decreto de honores con motivo del fallecimiento del ex gobernador de Entre Ríos, doctor Luis L. Etchevehere.
- III.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, sobre régimen legal de la propiedad industrial.
- IV.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, por el que se prorrogan para el ejercicio de 1936 el presupuesto de gastos para el año en curso, y las leyes impositivas que caducan el 31 de diciembre de 1935.

- V.—Mensaje del Poder Ejecutivo, acompañando una nómina de los penados de Tierra del Fuego, relacionada con el pedido de informes sobre régimen carcelario y condiciones sanitarias del presidio de Ushuaia.
- VI.—Mensaje del Poder Ejecutivo, acompañando los informes relativos a la reconstrucción de las líneas del ferrocarril Trasandino en el tramo Mendoza-Las Cuevas.
- VII.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, eximiendo del impuesto a los réditos, diversos títulos emitidos por el gobierno de la provincia de Buenos Aires y por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- VIII.—Mensaje del Poder Ejecutivo, contestando los informes solicitados sobre las causas de la paralización de las obras de los edificios del Congreso, Tribunales y Facultad de Derecho.
- IX.—Comunicaciones del Honorable Senado.
- X.—Comunicaciones oficiales.
- XI.—Despachos de comisión.
- XII.—Peticiones particulares.
- XIII.—Proyecto de ley del señor diputado Bosano Ansaldo, sobre construcción de un puerto de cabotaje en Arroyo Seco (Santa Fe).
- XIV.—Proyecto de ley del señor diputado Pérez Leirós, sobre asociaciones de trabajadores.
- XV.—Proyecto de ley del señor diputado Grisolia y otros, sobre construcción de un pabellón para enfermos infecciosos en el Hospital Municipal de Chivilcoy (Buenos Aires).
- XVI.—Proyecto de ley del señor diputado Ameri y otros, eximiendo de derechos de aduana a las máquinas y materiales para las cooperativas de Rojas, Punta Alta, San Pedro, Mar del Plata y Comodoro Rivadavia.
- XVII.—Proyecto de ley del señor diputado Carús y otros, creando un nuevo turno en la Escuela Normal Mixta de Azul (Buenos Aires).
- XVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Carús y otros, elevando a segunda categoría la Escuela Normal Mixta de Azul (Buenos Aires).
- XIX.—Proyecto de ley del señor diputado Inda, sobre construcción de un edificio para el Colegio Nacional de Mar del Plata (Buenos Aires).
- XX.—Proyecto de ley del señor diputado Grisolia y otros, sobre aumento del subsidio entregado para asistencia social al Instituto de Semiología y Clínica Propedéutica del hospital nacional de Clínicas.
- XXI.—Proyecto de ley del señor diputado Caferata, sobre subsidio a la Facultad de Medicina de la Universidad de Córdoba, para adquisiciones destinadas a su instituto de fisiología.
- XXII.—Proyecto de ley del señor diputado González Maseda, sobre construcción de un edificio para el hospital regional del territorio de Formosa.
- XXIII.—Proyecto de ley del señor diputado Simón Padrós, sobre pensión a la señorita Dora Camaño.
- XXIV.—Proyecto de ley del señor diputado Dickmann (E.), sobre creación del instituto acridológico argentino.
- XXV.—Proyecto de ley del señor diputado Carús, elevando a cátedras rentadas las actualmente anexas al cargo de director de las escuelas normales de tercera categoría.
- XXVI.—Proyecto de ley del señor diputado Cáceres, sobre subsidio al Instituto de Hermanas Religiosas, de Chilecito (La Rioja).
- XXVII.—Proyecto de ley del señor diputado Cáceres, acordando subsidios a varias bibliotecas populares de la provincia de La Rioja.
- XXVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Bosano Ansaldo, creando

una escuela industrial de artes y oficios en la ciudad de Rosario (Santa Fe).

XXIX.—Proyecto de ley de los señores diputados Morrogh Bernard y Radio, sobre arreglo y macadamizado de la calle Aristóbulo del Valle, de puerto Gualaguaychú (Entre Ríos).

XXX.—Proyecto de ley de los señores diputados Morrogh Bernard y Radio, creando el curso de contadores en la Escuela Nacional Superior de Comercio, de Concordia (Entre Ríos).

XXXI.—Proyecto de ley del señor diputado Pueyrredon, sobre amnistía a los ciudadanos argentinos que no hayan renovado su libreta de enrolamiento, de acuerdo con la ley número 11.389.

XXXII.—Proyecto de ley del señor diputado González Guerrico, sobre creación de un juzgado federal en la ciudad de Mar del Plata (Buenos Aires).

XXXIII.—Proyecto de ley del señor diputado Simón Padrós, creando un observatorio regional en la provincia de Tucumán.

XXXIV.—Proyecto de resolución del señor diputado Noble (R. J.) y otros, sobre incorporación de diputados.

XXXV.—El señor diputado Agüero reproduce un proyecto de ley sobre obras de defensa en la villa de San Francisco del Monte de Oro (San Luis).

XXXVI.—Proyecto de ley de los señores diputados de las Carreras y Morrogh Bernard, sobre erección de un monumento al general Juan T. O'Brien, en la plaza Irlanda de la Capital Federal.

XXXVII.—Proyecto de ley del señor diputado Vignart, sobre subsidio al Aero Club de La Plata.

XXXVIII.—Proyecto de ley de los señores diputados Carús y Pintos, sobre construcción de un edificio destinado a las oficinas de Correos y Telégrafos, en Azul, (Buenos Aires).

XXXIX.—Proyecto de ley de los señores diputados Morrogh Bernard y Radio, sobre ensanche y pavimentación de la calle Luis N. Palma, en Gualaguaychú (Entre Ríos).

XL.—Proyecto de ley del señor diputado Vignart, donando fracciones de un terreno en la Ensenada, a la provincia de Buenos Aires, para la ampliación de su mercado.

XLI.—Proyecto de ley del señor diputado Vignart, acordando un subsidio para sala de niños, a la Sociedad de Beneficencia de La Plata.

XLII.—Proyecto de ley del señor diputado Vignart, sobre reconstrucción de muelles de pescadores en Cambaceres y Berisso, La Plata y construcción de un puente en el camino de Berisso a La Plata, y construcción de una pasarela- puente que comuniquen Berisso con isla Paulina.

XLIII.—Proyecto de ley del señor diputado Salas, sobre construcción de un edificio para el hospital de Tafi Viejo (Tucumán).

XLIV.—Proyecto de ley del señor diputado Salas, sobre estudios para el aprovechamiento de las aguas de los ríos y arroyos que bajan del Aconquija a la provincia de Tucumán.

XLV.—Proyecto de ley del señor diputado Vignart, sobre escrituración a la sociedad y biblioteca pública, Unidos del Dique, de La Plata, de varios lotes fiscales situados en el Dique de Cabotaje, y exención de tasas e impuestos.

XLVI.—Proyecto de ley del señor diputado Palacio, sobre pensión a la señora Benjamina Ramallo de Pizarro.

XLVII.—El señor diputado Espil, reproduce un proyecto de ley sobre creación de una colonia de menores abandonados, en San Andrés de Giles (Buenos Aires).

- XLVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Salcedo y otros, sobre fijación de nueva fecha para la elección de diputados nacionales y concejales de la Capital Federal, e incorporación de los diputados nacionales electos.**
- 7.—**Moción del señor diputado Arce, para considerar con preferencia el proyecto de coordinación de transportes en la ciudad de Buenos Aires. Queda en suspenso.**
- 8.—**Acuérdase licencia para faltar a sesiones a los señores diputados Pressacco, Calderón, D'Anna y Repetto (A.).**
- 9.—**Indicación del señor diputado Contte, para que se dé lectura de dos telegramas remitidos por legisladores provinciales de Corrientes. Es aceptada.**
- 10.—**Indicaciones de los señores diputados Spinetto, de la Vega y Bermúdez, para que se inserten en el Diario de Sesiones varias notas.**
- 11.—**Proyecto de resolución del señor diputado Solari (J. A.), por el que se solicitan informes por escrito al Poder Ejecutivo, acerca del personal de la justicia federal, ordinaria y de paz letrada de la Capital, y cuestiones conexas. Queda en suspenso.**
- 12.—**Proyecto de resolución del señor diputado Cáceres, por el que se solicitan informes por escrito al Poder Ejecutivo, relativos a los bienes de la extinguida compañía Corporación Minera de Famatina Limitada, y cuestiones conexas. Es aprobado.**
- 13.—**Proyecto de resolución del señor diputado Arnoldi, por el que se solicitan informes por escrito al Poder Ejecutivo, referentes a la paralización de las obras del canal Mitre, dispuestas por la ley número 5.944 y cuestiones conexas. Es aprobado.**
- 14.—**Se considera y aprueba el proyecto de resolución registrado en el número 11.**
- 15.—**Moción del señor diputado Repetto (N.), para que se deje sin efecto la clausura de las puertas del Palacio. Es aprobada.**
- 16.—**Proyecto de resolución del señor diputado Magris, por el que se solicitan informes al Poder Ejecutivo, sobre las medidas que piensa adoptar en defensa de los productores agrarios y cuestiones conexas. Es aprobado.**
- 17.—**Proyecto de resolución del señor diputado Buggieri, por el que pasan a la Comisión de Justicia, los antecedentes sobre el funcionamiento del Registro de la Propiedad, reunidos con motivo del pedido de informes de fecha 3 del corriente, y la respuesta del Poder Ejecutivo. Es aprobado.**
- 18.—**Proyecto de resolución del señor diputado Solari (J. A.), por el que se solicitan informes por escrito al Poder Ejecutivo, sobre los resultados del decreto del 20 de abril de 1928, que autoriza a recargar en un 15 % el importe de los servicios adeudados a Obras Sanitarias de la Nación, y cuestiones conexas. Es aprobado.**
- 19.—**Indicación del señor diputado Corominas Segura, referente a una incidencia ocurrida en la sesión anterior. Es aceptada.**
- 20.—**Aclaración formulada por el señor diputado Iribarne, a conceptos vertidos en la sesión anterior.**
- 21.—**Homenaje a la memoria del ex senador de la Nación, doctor Luis L. Etchevehere.**
- 22.—**Orden de la labor.**
- 23.—**Moción del señor diputado Padilla, para que se publiquen anexos a las órdenes del día, que contienen los despachos de la Comisión de Higiene y Asistencia Social, sus informes sobre cada asunto. Es aprobada.**
- 24.—**Cuarto intermedio.**
- 25.—**Asuntos entrados:**
XLIX.—Comunicaciones del Honorable Senado.
L.—Despachos de comisión.
- 26.—**Continúa la consideración del despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.**
- 27.—**Moción del señor diputado Corominas Segura, para cerrar el debate sobre el despacho mencionado en el número anterior. Es aprobada.**
- 28.—**Es aprobado en general el despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sobre creación de la Comisión**

Nacional de Coordinación de Transportes.

- 29.—**Moción** del señor diputado de **Andreis**, para aplazar la consideración del asunto registrado en el número 28, y constituirse la Cámara en comisión para considerar la postergación de las elecciones establecidas en la ley número 11.594. Es aprobada.
- 30.—La Cámara, constituida en comisión, produce despacho en el proyecto de ley, por el que se aplaza la convocatoria a elecciones de diputados nacionales y concejales de la Capital Federal, e incorporación de los diputados que resulten electos.
- 31.—Se aprueba el despacho a que se refiere el número anterior.
- 32.—**Moción** del señor diputado **Manacorda**, para considerar sobre tablas el despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sobre construcción de un aeropuerto en la Capital. Es aprobada.
- 33.—Se considera y aprueba el despacho registrado en el número anterior.
- 34.—Orden de la labor.
- 35.—**Moción** del señor diputado **Rodríguez**, para considerar sobre tablas el despacho de las comisiones de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda, sobre construcción de un edificio para la Escuela Normal Mixta de San Fernando. Queda en suspenso.

—En Buenos Aires, a 24 de septiembre de 1935, siendo la hora 15 y 27:

1

MANIFESTACIONES EN MINORIA

Sr. Biancofiore. — Hago moción para que se espere quince minutos.

Sr. Rodríguez. — Yo propongo que se llame hasta las cuatro.

Sr. Ghioldi. — Hago moción para que se levante la sesión.

Sr. Corominas Segura. — ¡Hago moción para que se compela por la fuerza pública!...

Sr. Presidente (Noble R. J.). — Se está llamando, señores diputados.

No se esfuercen en hablar los señores diputados, porque los taquígrafos no toman versión.

—Se continúa llamando.

2

MOCION

—A la hora 15 y 20:

Sr. Corominas Segura. — Pido la palabra.

Con toda serenidad, con toda tranquilidad, voy a formular una moción a la Cámara reunida en minoría, a fin de que ella, en ejercicio de sus facultades constitucionales, compela por la fuerza pública a los inasistentes que han resuelto impedir que funcione la Honorable Cámara de Diputados. (*¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos!*).

Varios señores diputados. — Apoyado.

Sr. Corominas Segura. — Completo mi moción de carácter constitucional y que emerge de las facultades propias del cuerpo, a fin de asegurar su funcionamiento, con esta otra: que se mantenga la permanencia de los señores diputados que actualmente están dentro de la casa, por medio de la fuerza pública.

Sr. Rodríguez. — Y que se cierren las puertas de la casa.

Sr. Ghioldi. — Señor presidente: Con la misma serenidad empleada por el secretario de los bloques de la Concordancia...

Sr. Schoo Lastra. — Presidente.

Sr. Ghioldi. — No he querido disminuir su categoría.

Sr. Corominas Segura. — No hay disminución.

Sr. Ghioldi. — Con la misma serenidad, voy a formular en nombre propio y de mi sector, puesto que soy el único diputado socialista que está en el recinto, algunas manifestaciones tendientes a explicar la actitud de nuestro grupo parlamentario.

La Cámara puede contar, y ha de saberlo el país, con nuestro apoyo para discutir todos los problemas que la Cá-

—En el proyecto de ley que pasa en revisión, aprobando convenciones adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo, en el curso de la tercera sesión reunida en Ginebra, del 29 de octubre al 29 de noviembre del año 1921. (*A la Comisión de Negocios Extranjeros y Culto*).

—En el proyecto de ley que pasa en revisión, sobre fondo permanente de la Comisión Nacional de Cultura. (*A la Comisión de Presupuesto y Hacienda*).

—En el proyecto de ley que pasa en revisión, modificando para el año 1936 el inciso 318 del anexo E del presupuesto vigente. (*A la Comisión de Presupuesto y Hacienda*).

—En el proyecto de ley que pasa en revisión, modificando la ley número 11.924, de justicia de paz letrada. (*A la Comisión de Justicia*).

—En el proyecto de resolución que pasa en revisión, creando una comisión interparlamentaria de asuntos ganaderos. (*A la Comisión de Legislación Agraria*).

SANCIÓN CON MODIFICACIONES:

En el proyecto de ley que le fuera pasado en revisión sobre organización de la justicia federal en la provincia de Buenos Aires. (*A la Comisión de Justicia*).

—En el proyecto de ley que le fuera pasado en revisión, reglamentando las funciones de los médicos de los tribunales de la Capital Federal. (*A la Comisión de Justicia*).

SANCIÓN DEFINITIVA:

En el proyecto de ley creando una escuela de artes y oficios en el pueblo de Güemes, provincia de Salta.

En el proyecto de ley creando una escuela de artes y oficios y manualidades e industrias rurales, en la ciudad de La Carlota, departamento Juárez Celman, provincia de Córdoba.

—En el proyecto de ley eximiendo de todo impuesto a las sociedades mutualistas.

—Al archivo.

L

Despachos de comisión

PETICIONES Y PODERES:

En el proyecto de resolución del señor diputado González Guerrico, autorizando a la Pre-

sidencia de la Honorable Cámara para hacer la publicación de los 1.500 ejemplares de la versión taquigráfica de las deliberaciones del Congreso de las Municipalidades de los Territorios Nacionales.

—En los proyectos de ley en revisión, acordando pensión a las siguientes personas: María Elina Granillo Posse, Serafina Frías de Ruiz, Felipa A. de Seijas, Mercedes Hoyos de Villalba, Amalia A. de Arias Ceballos, Angela Gómez de Costa Arguibel, Luisa A. Montero de Melliez, María D. Orfila de Bradley, Matilde L. Funes, Eulalia Modesta Peralta, Guadalupe Brígida Ponce Santa Coloma de Jannini, Angela Filadora de Ibaceta, Mercedes Petrona y Esther M. de Castillo, María de los Dolores y María Luisa Navarro Viola, Fortunata V. de Tissera, Pastora González Roura, Zoraida del Castaño de Orellano, Amalia Navarro Acuña, Emilia de la Barrera de Quevedo, Hortensia J. de Garramuño, Rosa R. de Jordán, María S. de Vasconcellos, Trinidad Crespo de Casquet, Delia V. de Zapiola Salvadores y Clara del Campo de Aberastury.

—A la orden del día.

26

COORDINACION DE TRANSPORTES

Sr. Presidente (Fresco). — Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Castiñeiras. — No creo equivocarme, señor presidente, al afirmar que si este debate sobre la coordinación de los transportes en el orden nacional se hubiera postergado para otra oportunidad, fácil hubiera sido convencer a la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes que lo único que por ahora conviene hacer, si es que se quiere proceder con prudencia y en defensa de los intereses económicos del país, es aceptar lo que propone el despacho de la minoría socialista de la comisión.

Y digo eso, señor presidente, porque ha bastado que públicamente se hicieran algunos reparos al despacho, para que la mayoría procediese a su retiro, substituyéndolo con sorprendente rapidez por otro que difiere radicalmente

por su estructura y por su articulado. De ahí que, sin caer en un excesivo optimismo, hay derecho para suponer que unas semanas más de discusión pública hubieran bastado para que la mayoría terminase coincidiendo en absoluto con la tesis que sostiene la minoría socialista. Pero todo esto, que da pie para hacer algunas reflexiones risueñas sobre la volubilidad de algunos diputados que han estudiado este problema, resulta realmente grave cuando se considera el peligro que encierra legislar sobre un asunto tan complejo como el que estamos tratando, sobre la base de un proyecto deficientemente estudiado.

Que la mayoría de la comisión no ha hecho ningún estudio serio, lo prueba el cambio de un despacho por otro, sin afrontar el debate. Ahora lo que falta saber es cuál de los dos despachos ha merecido un examen más prolijo. Por lo pronto, la mayoría de la comisión ha confesado que el primero ha sido fruto de la improvisación y por eso lo ha retirado.

Sr. Pueyrredon. — No ha confesado absolutamente nada. Está equivocado el señor diputado.

Sr. Castiñeiras. — Lo ha retirado porque no ha tenido razones convincentes para apoyarlo y le han faltado argumentos para defenderlo. Yo no critico esa actitud porque me parece perfectamente lógica al comprobar la resistencia que en todo el país suscitaba el primitivo proyecto.

Después de este episodio parlamentario, son muchos los diputados que se han formulado la siguiente pregunta: ¿El nuevo proyecto de ley, tan velozmente concebido, ha sido mejor estudiado que el anterior cuya triste suerte nadie ha llorado? ¿Han podido los señores diputados de la mayoría de la comisión hacer en pocos días lo que no pudieron o no quisieron hacer durante meses? Por lo que nos ha expresado el miembro informante de la mayoría de la comisión y por lo que se establece en el proyecto, nos percatamos que, en efecto, el edificio — y permítaseme la

expresión, que si no es muy elegante es gráfica — ha sido totalmente refecionado, lo que no impide que ahora como antes, siga siendo completamente inhabitable. No quiero con esto decir que en el proyecto que discutimos no se hayan introducido algunas reformas más o menos importantes con relación al anterior; pero aun así constituye este proyecto una amenaza para un determinado sistema de transporte y una traba muy seria para el porvenir económico del país.

En asuntos de esta índole, por arriba de los intereses particulares o de empresas, por respetables que ellos sean, debe primar siempre el interés general de la Nación. Desgraciadamente no es este el criterio que ha prevalecido en la redacción del nuevo despacho, lo que se explica por estas dos razones: primera, porque se ha querido hacer en poco tiempo lo que reclama meses y hasta años de estudios, de investigaciones y de consultas; segunda, y esto lo estimo como muy importante, porque ha faltado un concepto básico, un principio que inspire la coordinación que se propone. Toda coordinación debe tener una finalidad preestablecida con términos claros. Lo previo, cuando se quiere legislar en esta materia, es saber sin equívocos, para qué se coordina, porque según sea la finalidad que se persigue, varía la forma de encarar la coordinación. Puede haber, no lo niego, coordinaciones muy convenientes para los intereses económicos del país, como puede haber coordinaciones funestas. Coordinar significa arreglar u ordenar una cosa con respecto a otra. Esto lo puede comprobar cualquier señor diputado consultando un diccionario. Pero, para arreglar u ordenar las cosas, es necesario hacerlo con un principio básico, con un concepto directriz, con una idea, porque de lo contrario se corre el riesgo de confundir los intereses particulares con los intereses vitales de la Nación. Por eso, señor presidente, en casi todos los países, por no decir en todos, donde se ha estudiado este com-

plejo asunto de la coordinación del transporte carretero y del transporte ferroviario, se ha comenzado por establecer una orientación, para recién después iniciar un estudio paciente y profundo que permita legislar o reglamentar sobre bases firmes y con un criterio ecuaníme. En prueba de lo que acabo de afirmar, me basta dar dos o tres ejemplos de los muchos que puedo extraer de la copiosa bibliografía existente en la materia.

En Francia, el señor Josse, miembro del Consejo Nacional Económico, gran autoridad en cuestiones de transporte, dió la siguiente definición, que sirvió de base para dictar el decreto del 20 de abril de 1934. Parte de las consideraciones que dicho señor hiciera las ha recordado en este recinto el señor ministro de Obras Públicas, pero tengo la intención de señalar el párrafo que a mi modo de ver define mejor el concepto de la coordinación, sobre la base del cual se han hecho en Francia todos los estudios en esta materia. Dice el señor Josse: «El objeto de la coordinación es dar el máximo de servicio al público con los gastos mínimos para la colectividad, siendo el medio de asegurar a cada sistema de transporte el tráfico para el cual sea económicamente más apto».

También en Francia, donde este problema de la coordinación ha sido objeto de profundos estudios y de muchas publicaciones, el mismo consejo económico al cual pertenece el señor Josse adoptó la siguiente conclusión en las reuniones celebradas al comienzo del año pasado: «La coordinación de transportes no puede ser encarada en ningún caso como una protección a un medio de transporte en desmedro de otro, o como un arma dirigida contra uno de ellos; al contrario, debe de conducir a un armonioso equilibrio de todos los medios de transporte apoyados los unos a los otros, ligados los unos a los otros, integrados en una organización de conjunto que asegure a cada uno su lugar en la economía nacional y a todos su desarrollo más completo

en el cuadro de interés general». Finalmente, en Estados Unidos, en una exposición de principios que hizo la Junta de Ferrocarriles y Transportadores por Caminos, en el artículo 1º se establecía lo siguiente: «El público tiene el derecho de aprovechar de los medios de transporte más económicos y eficientes, mediante el uso de los que mejor se adapten a tal propósito y no debe establecerse legislación alguna por la cual se proponga eliminar un medio legítimo de transporte. El ideal supremo debe ser siempre el interés del público; debe de respetarse el derecho del público para elegir la forma de transporte que prefiera y encuentre más útil». La mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes no sólo se ha olvidado de tener presente principios tan sanos y convenientes como los que he leído, sino que ha incurrido en una falta imperdonable al tratar con inexplicable ligereza un asunto que reclama a gritos el consejo técnico y la experiencia de los que por la ley están en condiciones de darlo y que, sin embargo, no han sido escuchados como correspondía. Por la ley número 11.658, o sea la ley nacional de vialidad, hemos creado un organismo al cual debemos suponer, sin lugar a dudas, técnicamente capacitado para informar a fondo y dar soluciones meditadas a los problemas que emergen de la incipiente política caminera en el país. Ese organismo por la labor que debe desarrollar está en magníficas condiciones para, por lo menos, orientar con acierto todo intento de legislación o de reglamentación que esté vinculado al tráfico caminero. Tanto es así, que el artículo 37 de esa ley dice: «La Dirección Nacional de Vialidad preparará la reglamentación general de tráfico para los caminos nacionales y propenderá a la adopción por toda la Nación de los principios que la informa, poniéndose de acuerdo para ello con los organismos provinciales de vialidad. La reglamentación será sometida al Poder Ejecutivo». En el artículo 23 de la reglamentación de la ley dice: «A los efectos del inciso c) del artículo 23 de

la ley, la Dirección Nacional de Vialidad deberá establecer en los convenios a celebrar con las provincias la base reglamentaria a la cual deberá ajustarse el tráfico general y el uso de los caminos por concesionarios de servicios públicos, transportes de carácter comercial, privado y servicios auxiliares, permanentes o transitorios, procurando la uniformidad de la reglamentación en toda la red caminera del país». En el caso del artículo 37 de la ley los convenios serán sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo.

Y bien; la Dirección Nacional de Vialidad ha cumplido con lo que tan explícitamente establece ese artículo, redactando un minucioso y bien concebido proyecto de ley básica para reglamentar el tráfico en los caminos nacionales, que termina con un capítulo, el 6º, donde se habla de la coordinación de los transportes y que coincide en un todo con el despacho de la minoría.

Ignoro si la mayoría de la comisión ha tenido en cuenta el proyecto de la Dirección Nacional de Vialidad al redactar una reglamentación que yo califico de inhibitoria para el transporte automotor. Lo que sí es fácil descubrir, es que su despacho tiende más a proteger a las empresas ferroviarias de una competencia por ahora muy reducida, que a fijar normas razonables para disciplinar, ordenar y controlar el tráfico caminero. Y no es ésta una simple afirmación. El señor miembro informante de la mayoría en su discurso nos manifestó lo siguiente: «El proyecto que tengo el honor de informar definiendo al ferrocarril, porque lo pone en pie de igualdad con el camión y protege los intereses nacionales».

La comisión en mayoría ha partido, pues, de un principio falso para establecer este proyecto de ley de coordinación. Se ha apartado de los postulados que acabo de leer y que son los que en todos los países se fijan determinando con claridad la finalidad y el principio que anima la coordinación que se propone. Por boca del mismo miembro informante de la mayoría nos

enteramos de que lo que en primer término se busca, es amparar a los ferrocarriles de una competencia cuya intensidad se ha exagerado con el propósito de justificar la coordinación que se propone.

Quien estudie y compare el proyecto de la Dirección Nacional de Vialidad y el de la mayoría de la comisión, se percatará de inmediato de la existencia de dos criterios opuestos para enfocar el problema que plantea el tráfico caminero. La Dirección Nacional de Vialidad encaró el problema de acuerdo con este criterio que me parece tan equilibrado como conveniente para el interés general: la comisión deberá estudiar la forma de coordinar los servicios de transportes camineros, ferroviarios, marítimos, fluviales y aéreos sin otros objetivos que el mejor servicio público, 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.

He aquí, señor presidente, un principio o una idea, un precepto de coordinación perfectamente definido, claro y compatible con los intereses económicos del país, criterios y principios que a mi modo de ver no los ha tenido en cuenta la mayoría de la comisión al redactar su proyecto.

La Dirección Nacional de Vialidad ofrece con su proyecto una solución prudente que atiende con inteligencia las necesidades del presente, sin imponer trabas absurdas para el futuro ni propiciar exclusiones contraproducentes. Cuida de no entorpecer el progreso que pueda surgir de la obra vial que se le ha encomendado. Es un proyecto que, convertido en ley, permitiría realizar sin riesgos ni sacrificios una experiencia provechosa, porque brindaría todos los datos, conocimientos, estudios y estadísticas indispensables para conseguir una ley ajustada a la realidad; es un proyecto de ley que me permitiría calificar o que podríamos llamar, mejor dicho, experimental: reglamenta con cautela y coordina lo que por aho-

ra es factible coordinar en el país. Tiene, aunque no lo parezca, en su articulado, un carácter transitorio, porque sus autores, bien interiorizados de lo que en el mundo se está haciendo en esta materia, no creen posible ni conveniente para el país establecer desde ya normas rígidas. En una palabra, encierra todo lo que urge hacer para recién después poder encarar con más conocimiento de causa y coordinar mejor lo que sea indispensable coordinar.

Alguien ha dicho que para coordinar los transportes es necesario previamente organizarlos, y la prueba o el valor de este precepto lo hemos visto en los intentos de coordinación que se han realizado, por ejemplo, en Inglaterra.

La *Road Traffic Act* de agosto de 1930, que era un estudio juicioso, que contaba con 123 artículos donde se enfocaban o se trataban todos los aspectos de este problema en Inglaterra, cuando llegó el momento de aplicarla, se tropezó con dificultades insalvables y a posteriori se tuvo que formar una nueva comisión para que aprovechando el material que se había acumulado, proyectase una nueva ley que encarase el problema con un criterio más realista, atendiendo mejor las necesidades del país y los intereses comprometidos.

Comparando el proyecto de la Dirección Nacional de Vialidad con el de la mayoría de la comisión, comprobamos que este último no sólo es restrictivo e injusto para un medio de transporte y generoso para otro, sino que da por sabido lo que todavía nadie sabe en el país. ¿Qué estadística, qué censos, qué estudios, qué consultas se han hecho para legislar en forma tan categórica en materia tan delicada? ¿Se han tenido en cuenta los cuantiosos intereses que están en juego? Que no se ha realizado ningún estudio lo prueba el hecho que mi compañero de sector el diputado Morat, en el momento en que parecía más inminente la discusión de este asunto, tuvo que presentar una minuta por la cual se solicitaba del Poder Ejecutivo una serie de datos fundamentales e imprescindibles para encarar un problema

como el que estamos tratando. Sin embargo, la mayoría de la comisión no los había tenido en cuenta, no obstante ser datos de un valor extraordinario para conocer a fondo algunos aspectos del complejo problema que discutimos.

En Europa — y no lo digo porque crea que nosotros debemos hacer todo lo que se está haciendo allí en esta materia — como asimismo en Norte América, este difícil asunto de coordinar los medios de transporte ha merecido muchos años de consultas y de pacientes investigaciones. Se han nombrado juntas y comisiones técnicas, y después de haber acumulado durante largo tiempo material abundante y de haber hecho serios estudios y experimentos de toda clase, recién se están ensayando algunos tipos de legislación parcial sobre este problema.

En cambio, aquí sólo tenemos la afirmación del señor miembro informante de que se han tenido algunos elementos para estudiar el problema. ¿Y qué elementos son esos? El señor diputado Pueyrredon, al hablar en nombre de la mayoría de la comisión, nos decía:

«Los gremios obreros del riel, especialmente La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, han enviado varias notas a esta Honorable Cámara, notas que todos los señores diputados conocen, pidiendo la sanción de esta ley, que tanto afecta a sus intereses. Los obreros la piden, señor presidente, porque se trata del pan de sus hijos, que peligra. Estos modestos pedidos, las notas serias de las empresas, los sesudos estudios del eminente ciudadano don Ezequiel Ramos Mejía, todo ha contribuido a hacer un acopio de material de estudio importantísimo, que se ha tenido en cuenta en este despacho y está a disposición de los señores diputados una serie de antecedentes que sería largo traer para este informe».

Yo no niego que las peticiones gremiales puedan encerrar consideraciones muy dignas de ser tenidas en cuenta, ni puedo negar tampoco a don Ezequiel Ramos Mejía capacidad para encarar un problema de esta naturaleza. Pero conceptúo que estos materiales y todos

los que pueda haber reunido la mayoría de la comisión son, evidentemente, insuficientes para dar a un proyecto de ley la solidez necesaria como para que pueda ser sancionado por la Cámara.

Ante un proyecto de reglamentación, o, mejor dicho, de simulada coordinación de los medios de transporte en toda la Nación, que supedita, sin medir las consecuencias, el tráfico automotor en los caminos, al ferroviario, corresponde que nos formulemos las siguientes preguntas: ¿Para qué construimos caminos? ¿Para qué se invierten más de 50.000.000 de pesos al año en abrir rutas de un extremo a otro del país, si mucho antes de poseer una red de caminos más o menos aceptable ya vivimos obsesionados por improvisar una legislación que obstaculice su libre aprovechamiento? ¿Se construyen los caminos para encarecer el transporte nacional o para reducir su costo? Es evidente que aquí y en el mundo entero los caminos se construyen con un propósito, con una finalidad económica de la que no están excluidos ni siquiera los caminos de turismo.

Utilizando una zarandeada expresión, diría que son los caminos los canales por donde debe circular sin obstáculos artificiales la riqueza nacional. Son las sendas que el hombre abre con gran esfuerzo para acortar las distancias, para facilitar el intercambio comercial, para vincular la vida de los villorrios con la de los pueblos, y la de éstos con la de las grandes ciudades, y la aspiración suprema de toda nación que en algo estima su porvenir cultural y económico es que por esos caminos corra la mayor cantidad posible de vehículos transportando productos, mercaderías o personas. Todo esto, que no parece haberlo entendido la mayoría de la comisión que suscribe un proyecto lleno de caprichosas inhibiciones, lo comprenden muy bien hasta las mismas empresas ferroviarias, cuando no pierden la lucidez en polémicas inoportunas.

Veamos lo que expresa una comunicación del Ferrocarril Oeste que el señor Chanourdie en su libro *Ferrocarriles y Caminos*, transcribe en la pá-

gina 122. Dice el ingeniero Chanourdie: «Prevía declaración de que las citas que paso a hacer carecen en absoluto de orden de preferencia, el Ferrocarril Oeste expresa: «La solución del problema involucrado en la ejecución del plan nacional de vialidad ha de encarsarse, para ser equitativo, con un criterio que responda esencialmente a las exigencias del país sin atender a los intereses de todo orden que determinadas empresas o entidades pueden tener en el asunto. La finalidad primordial de un camino consiste en propender al progreso material de las zonas servidas por el mismo, mediante la rapidez de las comunicaciones y el abaratamiento del costo del transporte, sea éste de personas o de mercaderías. En este orden de ideas corresponde expresar que los ferrocarriles argentinos están lejos aun de haber llenado siquiera medianamente su capacidad de transportes».

Apreciarán los señores diputados cómo una empresa ferroviaria se expresa con claridad y pone en evidencia que los caminos no realizan, como se pretende, y como demostraremos más adelante, una competencia tan funesta a los ferrocarriles y que todos los ferrocarriles, todavía no han hecho en el país todo lo que deben hacer para mejorar sus transportes. Habría que preguntar a la mayoría de la comisión si desearía que los caminos sólo sean aprovechados los días domingos por los hijos de los chacareros para correr carreras con monopatines o que los caminos sólo sean utilizados por los campeones del pedal, porque, francamente, a eso parece tender el proyecto que discutimos, con trabas que harían muy dificultoso su aprovechamiento por los vehículos automotores.

Poco esfuerzo cuesta descubrir que este proyecto de reglamentación, de lo menos que se preocupa es de garantizar a la Nación medios de comunicación, frecuentes, cómodos, seguros y baratos, imponiendo condiciones razonables para evitar el desorden o la competencia francamente desleal. Lo que se busca en realidad — y hay que

decirlo sin ambages — es proteger por anticipado los intereses de las empresas ferroviarias que ven en el camino no un colaborador del riel sino un enemigo empeñado en asestarle un golpe de muerte.

— Suena la campanilla que indica que ha expirado el término reglamentario para hacer uso de la palabra.

Sr. Presidente (Fresco). — Deseo saber en qué condiciones habla el señor diputado.

Sr. Castiñeiras. — Son malas, evidentemente, las condiciones, dada la hora avanzada en que me toca hablar, pero cumplo con el deber de hacerlo en nombre del sector socialista.

Sr. Presidente (Fresco). — Entiendo que lo había hecho el señor diputado Coca.

Sr. Castiñeiras. — Entiendo que el señor diputado Coca ha hablado como miembro de la comisión y el señor diputado Inda como autor del proyecto.

Sr. Presidente (Fresco). — Con esa aclaración, puede continuar el señor diputado.

Sr. Castiñeiras. — Decía, señor presidente, que por este proyecto se protegen anticipadamente los intereses de las empresas ferroviarias...

Sr. Vignart. — ¿Cómo quedó aclarada la cuestión, señor presidente?

Sr. Presidente (Fresco). — El señor diputado habla en nombre del sector.

Sr. Vignart. — ¿Y en qué quedamos? ¿La minoría socialista no habla en nombre de su grupo?

Sr. Castiñeiras. — En nombre de la minoría de la comisión.

Sr. Vignart. — Y hablando en nombre del sector, ¿cuánto tiempo tiene? ¿Tiene tiempo ilimitado?

Sr. Presidente (Fresco). — Ilimitado, según el reglamento.

Sr. Pflieger. — Ilimitado por el reglamento votado por la mayoría de la Cámara.

Sr. Castiñeiras. — ¿Hay alguna otra observación más que hacer?

Sr. Vignart. — Continúe con la coordinación política de los transportes. (Risas).

Sr. Castiñeiras. — Trataré por todos los medios posibles de no perturbar la tranquilidad del señor diputado, que se encuentra tan discoordinado políticamente...

Continúa. Es un grave error en el que no deben caer los hombres que el pueblo ha elegido para hacer la ley. Es un grave error, contra el cual se levantan voces muy autorizadas, aun entre los más decididos y acérrimos partidarios del ferrocarril.

Ezequiel Ramos Mejía, que ha sido recordado por el miembro informante de la mayoría, en un trabajo titulado «Armonías económicas, vagones y caminos», hablando del camino y del riel dice: «Si hay algo que no justifique discusión alguna, es la necesidad impostergable de construir caminos. Sin ellos nada puede circular y si alguna industria la necesita como condición de vida, es precisamente la del transporte por riel. Es esto de tal manera elemental, que resulta hasta infantil ponerlo en duda y nadie está más convencido de la necesidad de construir caminos que los propios directores de los ferrocarriles. Es hoy universal consenso que éstos no bastan para las exigencias del transporte moderno, cuya forma ideal es el de «puerta a puerta», que permita al productor o comerciante entregar su mercadería en la propia casa del adquirente o, cuando no sea en la puerta, se efectuará en el puerto, si el consumidor hubiese de buscarse allende el mar.»

Estas son expresiones categóricas de un hombre a quien el ingeniero Chagnourdie lo califica como animador por excelencia de la campaña pro coordinación.

Esto, por otro lado, hace tiempo que lo han comprendido las empresas ferroviarias de todo el mundo, que se han lanzado con bríos y optimismo, a pesar de la crisis, a la conquista del camino, adaptando con rapidez su material rodante y su organización a las impetuosas exigencias de una nueva, mas evolucionada e inteligente explotación técnica del tráfico, de productos, mercaderías y personas.

Tiempo es, pues, que aquí en la República Argentina, las empresas ferroviarias hagan otro tanto antes de pedir amparo al Estado, antes de reclamar legislaciones como la que estamos considerando.

Para dar una idea de lo que se proyecta y se hace en otras partes, voy a referirme a informaciones que ponen en evidencia la labor realmente formidable que se realiza en el mundo entero por todas las empresas ferroviarias, aun por aquellas que padecen más seriamente la consecuencia de la crisis.

En Alemania —se dice en este volumen titulado *El problema del transporte*— en el transporte de pasajeros se ha mejorado el servicio de los trenes, con la multiplicación de las salidas, la reducción de los tiempos de recorrido y la mejora del confort de los pasajeros. La difusión de los viajes de excursión y de fin de semana ha sido igualmente perseguida. Las medidas tomadas a este respecto han tenido por objeto tanto luchar contra la disminución del tráfico provocada por la crisis, como contra la resultante de la competencia de los transportes automotores.

Con respecto a la organización del transporte carretero por los ferrocarriles del Reich, diré que, en 1932 los ferrocarriles celebraron con el correo un contrato para la explotación en común de las líneas del transporte automóvil. Así, pues, la organización ferroviaria no se ha limitado a defenderse contra la competencia de los transportes automóviles, sino que ha hecho competencia en su propio terreno.

Hay comunicaciones posteriores de este año. Por ejemplo, en «La Nación» de 2 de julio, apareció una amplia información telegráfica sobre un tren de Colonia, de perfil aerodinámico. En este artículo se pone en evidencia la velocidad sorprendente de ese tren aerodinámico, y se hacen algunas consideraciones acerca de las grandes mejoras introducidas en todo el sistema ferroviario alemán.

En «La Prensa» de 5 de mayo aparece una fotografía de un nuevo servicio de tren recientemente inaugurado

en Alemania, servicio de trocha angosta, que se realiza sobre rieles especiales y que ha alcanzado velocidades superiores a 150 kilómetros por hora.

En Bélgica, en materia de tráfico, se han tomado muchas determinaciones dignas de ser destacadas en este debate.

Sr. Vignart. — Señor diputado: Cuando yo dije que no podía hablar, tenía razón. Ya había hablado el diputado Inda en nombre de la minoría de la comisión; también había hablado el diputado Coca, en nombre de los socialistas. Aquí tengo el Diario de Sesiones: «Nosotros, los diputados socialistas...»

En esta forma nunca van a terminar de hablar. No es reglamentario.

Sr. Castiñeiras. — Yo estoy en el uso de la palabra. La observación del señor diputado es antirreglamentaria. Este punto ya fué aclarado.

Sr. Vignart. — Es que no está aclarado. Ya han hablado dos diputados socialistas.

Sr. Castiñeiras. — Al comenzar mi exposición aclaré el punto. No me explico por qué el señor diputado, con tanta vehemencia, plantea ahora la cuestión. No sé lo qué se propone.

Sr. Vignart. — Ya no van a convencer más. Cada diputado tiene tomada su posición.

Sr. Castiñeiras. — Con esa afirmación agravia a sus compañeros de sector, porque creo que ha de haber dentro de él alguna cabeza abierta al razonamiento.

Sr. Vignart. — Están hablando *pour la galerie*.

Sr. Castiñeiras. — Le voy a dar otra razón.

Por el proyecto de ley que discutimos se va a nombrar una comisión. Si alguna vez se explica un debate más o menos extenso y serio como el que se está realizando, no por el discurso que pronuncio, sino por los anteriores, es ésta. Si ha habido algún asunto que se ha traído a esta Cámara sin estudio profundo y serio es sin duda éste y por eso es necesario hablar y razonar antes de votar.

Sr. Vignart. — Se han extremado los argumentos.

Sr. Castiñeiras. — Yo creo, señor diputado Vignart, aunque le parezca lo contrario, que todo lo que estamos diciendo aquí será sumamente útil para la comisión que, de acuerdo con el proyecto de ley, debe hacer el plan de coordinación.

Sr. Vignart. — Será útil alguna vez pero ahora es inútil: cada diputado tiene su posición tomada en este asunto, y el señor diputado lo sabe. Creo que tengo razón, pues no es posible que sobre un despacho informen dos diputados socialistas y ahora se agregue un tercero. Evidentemente hay un discurso de más.

Sr. Castiñeiras. — Respeto su creencia, pero el señor diputado no debe seguir interrumpiéndome.

Sr Vignart. — Por supuesto que si la Cámara no me da la razón, la tendrá el señor diputado; pero yo doy mi punto de vista.

Sr. Castiñeiras. — En Bélgica, señor presidente, las empresas han tomado medidas sumamente serias para renovar todo el material ferroviario. En materia de tráfico se dice, por ejemplo, lo siguiente en un estudio sobre «La situación de los ferrocarriles en el extranjero y en Francia, publicado en la «Revue Politique et Parlementaire»: Con el propósito de dar facilidades a los cargadores que remiten diariamente por ferrocarril cargas de cierta clase, la Sociedad Nacional de Empresarios ha creado una tarifa especial de abono. Por otra parte, ha procurado mejorar las condiciones de acarreo de las cargas particularmente expuestas a la competencia del camino, reduciendo especialmente la duración de los recorridos en un cierto número de cargas. Igualmente en materia de tráfico de cargas ha organizado y desarrollado el servicio de conducción de camiones, que funcionan actualmente en 182 estaciones. Ella ha sido concebida por la Sociedad Nacional de Empresarios, mientras que en Amberes y Bruselas se han efectuado por medio de camiones pertenecientes a la sociedad, la que dispone ac-

tualmente de más de 200. En materia de tráfico de pasajeros la sociedad se propone extender en las líneas que sufren la competencia del servicio particular de autobuses, la substitución de los trenes pesados actuales, por coches motores o trenes ligeros, con frecuentes salidas. Ya han sido realizados servicios de este género. En lo que concierne a las líneas secundarias, las estaciones alejadas de las poblaciones y servidas por autobuses, la sociedad contempló la posibilidad de la cesación de las líneas férreas y su reemplazo por autobuses administrados directamente por ella o por intermedio de empresarios.»

Más adelante dice: «En una reciente entrevista, M. Jules Jadot, presidente de la sociedad nacional, afirmaba su intención de perseverar en ese fin. Nos damos cuenta, ha declarado, que una mejora demasiado lenta de nuestra red ferroviaria es susceptible de favorecer más y más la competencia del camino. Es como un paliativo, que mientras lo organizamos hemos puesto en circulación coches motores y trenes livianos y rápidos entre diversas poblaciones. A ese efecto acabamos de ordenar un nuevo lote de coches motores. Al mismo tiempo, hemos hecho en ciertas regiones de Bélgica ensayos en caminos por servicios de autobuses, cuyo tráfico controlamos».

—Ocupa la Presidencia, el señor vicepresidente 1º de la Honorable Cámara, don Antenor R. Ferreira.

En Italia se sigue por la misma senda. En un informe se dice lo siguiente: «La acción desarrollada por el Instituto Nacional ha permitido devolver al ferrocarril cierta parte de los transportes que se habían alejado durante los años anteriores. La tabla siguiente permite darse cuenta de los resultados obtenidos por sus operaciones en esa materia, en el curso de los últimos tres años».

En esa tabla se demuestra en una forma concluyente que con las medidas tomadas, renovando el material ferro-

viario en alguna región de Italia y con todos los procedimientos modernos que se han implantado en la explotación ferroviaria, se logró recuperar buena parte del tráfico de pasajeros y mercaderías.

Más adelante, dice: «En este orden de ideas, el nuevo servicio comercial con una nueva organización comenzó a funcionar el 1º de agosto de 1931.

«Las características de este nuevo servicio que se efectúa mediante trenes de pasajeros, son: la gran rapidez de entrega a domicilio, la simplificación de las formalidades y la modicidad de los fletes; permite entregar los bultos en el domicilio del destinatario en la mañana del día siguiente al de la expedición; reemplaza a los trenes por servicios automóviles». Y se hacen a continuación algunas consideraciones sobre el progreso de las líneas férreas en Italia.

En «La Nación» del 3 de junio de 1935 apareció también un largo comentario telegráfico con este título: «En Italia han sido realizadas grandes obras ferroviarias. Durante los 14 años se invirtieron 18.500.000.000 de liras. La electrificación de las líneas férreas en Italia». Y se hace constar aquí que existe un plan realmente gigantesco de modernización de todos los servicios ferroviarios para realizar una eficiente y leal competencia al transporte caminero.

En Estados Unidos, donde existe una formidable red caminera y donde existen innumerables y vigorosas explotaciones ferroviarias, son muchas e interesantes las cosas que se han hecho para modernizar los servicios. En materia de tráfico, se dice, por ejemplo, lo siguiente: Aumento de la velocidad y confort de los trenes. Cada vez es más posible darse cuenta de la importancia del factor velocidad en la lucha del ferrocarril con los otros medios de transporte. Es así que gracias a la competencia entre compañías interesadas, la duración de los viajes ha sido sensiblemente reducida, principalmente en los largos recorridos. La dura-

ción del trayecto entre Chicago y la región Noreste del Pacífico ha sido reducida en 6 horas y 45 minutos.

Por otra parte, las compañías se esfuerzan en desarrollar el confort en sus trenes de pasajeros.

En lo que concierne a los trenes de carga, la velocidad media ha sido llevada de 10,3 millas (16,500 kilómetros) a 13,8 millas (22 kilómetros) en 1930, a 14,8 millas (24 kilómetros) en 1931.

Se han creado servicios de trenes rápidos de carga.

Y más adelante se dice: «Carga sobre plataforma y camiones automotores con su cargamento. Cinco empresas del Este, a fin de defenderse contra la competencia, han adoptado un procedimiento que no es sino la extensión al vehículo automotor cargado, de las facilidades de que se benefician los vehículos automóviles vacíos.»

Las empresas americanas cargan, pues, sobre plataformas ordinarias los camiones cargados. Este sistema evita, asimismo, la manipulación de la carga en las estaciones. La tarifa más baja no varía sino de acuerdo a las dimensiones del vehículo automotor mismo.

Y con respecto a todo lo que se ha hecho este año, tengo aquí un abundante material que informa sobre lo que se ha hecho en Norte América desde el 1º de enero hasta hace apenas un mes. Es realmente una transformación que sorprende, por lo vasta, por lo extensa y por lo bien encaminada que está. Los trenes norteamericanos, por las noticias e informes que tenemos de personas que han estudiado este asunto, han sufrido una transformación tan importante como significativa.

Por ejemplo, en un estudio en que se habla de la competencia entre tráfico ferroviario y tráfico caminero en Estados Unidos, del ingeniero Nicanor Alurralde, que apareció en el número 700 de la revista «La Ingeniería», se dice lo siguiente: «Entre los medios empleados para acentuar el confort de los viajes en ferrocarril — señalando

todas las formas que tienen los ferrocarriles norteamericanos para atraer y para recuperar los pasajeros y la carga y en la competencia con el camión — se destaca en primer término el de la refrigeración de los trenes. Esta se puede considerar una de las innovaciones fundamentales en el servicio de pasajeros, habiendo sido recibida por los ferrocarriles como algo destinado a producir un resurgimiento del tráfico decreciente de los mismos. Cualquiera que haya viajado en ferrocarril en zonas cálidas de verano, conserva el recuerdo de las horas desagradables pasadas en un tren común. El viajar en un tren refrigerado en verano deja, por el contrario, un recuerdo, una sensación tan agradable de confort, que difícilmente es olvidada por el viajero cuando otra vez deba optar por viajar en verano en un tren común o en un tren refrigerado.

«El nuevo sistema implantado en Estados Unidos, donde se llama *air-conditioning*, o sea «acondicionamiento del aire», no sólo se limita a enfriar el aire en verano sino también a purificarlo, quitarle el polvo en suspensión y proveerlo del grado de humedad más conveniente. De igual modo que el acondicionamiento del aire de los coches se hace en verano, también puede hacerse en invierno, con la única diferencia que en lugar de refrescar el aire, éste es calentado. El sistema promete en la actualidad ser algo que revolucionará el tráfico de pasajeros, incrementándolo notablemente. Ese incremento de tráfico ya ha sido observado sobre la totalidad de los trenes provistos con el nuevo dispositivo y se cree que en Estados Unidos, dentro de un tiempo relativamente breve, todos los trenes de pasajeros, con excepción sólo de aquellos locales y de muy cortos recorridos, estarán provistos con los equipos acondicionadores.

«Es digno de notar que el uso del *air-conditioning* en los trenes, elimina en el verano otro de los inconvenientes de los ferrocarriles, el cual es el ruido así como también el excesivo polvo,

debido a la posibilidad de mantener los coches completamente cerrados.»

Son todas éstas, señor presidente, innovaciones de mucha importancia, que demuestran las preocupaciones que tienen aquellos ferrocarriles, pues antes que andar reclamando leyes que los amparen o protejan, lo primero que hacen es lanzarse a una competencia inteligente sobre la base de una renovación casi absoluta de todo su material rodante.

Los coches de segunda que tenemos en nuestro país y en los que viajan, no sólo los obreros sino hasta la clase media, son coches que no invitan evidentemente, a viajar por el interior del país y apreciar sus hermosos panoramas. Con frecuencia se habla de que todos los argentinos deberíamos recorrer nuestra hermosa tierra y aprovechar las vacaciones — por lo menos aquellos que pueden gozar de ellas — para ir hasta la imponente Quebrada de Humahuaca, donde abundan los panoramas magníficos, o visitar el Sur de la República y admirar los lagos de aguas tranquilas y transparentes, cercados por montañas nevadas. Pero no es posible, señor presidente, hacer esto en las condiciones actuales, en primer término porque los pasajes son sumamente caros y en segundo término porque si el viaje se hace en coches de segunda se convierte en un verdadero suplicio. Sólo los ricos se pueden dar ese placer.

En este estudio del ingeniero Alurralde, se dice:

«Una mejora introducida en los últimos años, en los *coaches* y la cual no se ha traducido en una variación de costo y que por lo tanto ha sido usado por los pasajeros de lo que hemos llamado la categoría *económica*, es la de las *reclining chair*, o sea, sillones o asientos cuya inclinación puede graduarse a satisfacción del pasajero, permitiendo en los largos viajes su utilización durante las noches, llenando en cierto modo las funciones de camas. Esos coches, generalmente, están complementados con dos pequeños salones situados en ambos extremos del coche que

permiten la higienización de los pasajeros.»

¿Qué diferencia con nuestros coches de segunda, en los que, por otro lado, se pagan altos pasajes!

En Francia, también se han introducido mejoras de toda clase en el tráfico ferroviario. Se dice en el estudio que ya he mencionado: «1º Mejoramiento general de la explotación técnica y comercial. Las medidas llevadas a cabo por las empresas para defender su tráfico son el desarrollo de las que tomaban ya en tiempos normales; vigilancias y mejoramiento del servicio (regularidad de los trenes, aumento de confort y de la seguridad); facilidades acordadas para los viajes (aumento de velocidad, invitación a los viajes mediante boletos especiales, comodidades y ventajas acordadas para la expedición de automóviles por tren); para el tráfico de cargas: aceleración de la grande y pequeña velocidad, erección de tarifas especiales y de precios firmes, especialmente bajo la forma de abono».

Más adelante: «Las empresas ya han comenzado a entrar en esta vía cuando las autorizaciones necesarias les han sido acordadas y han ensayado diversos tipos de automóviles o coches motores sobre rieles (Michelines, Paulines, etcétera).

«Estas medidas no son sino distintos elementos de la reforma profunda que se impone en las condiciones de explotación de los ferrocarriles. Las empresas están prontas para realizarlas; pero para que puedan llevarla a cabo es preciso que sean autorizadas a proceder inmediatamente a ensayos en secciones elegidas al efecto; es preciso, para que puedan efectuar una reforma de gran envergadura en las condiciones de explotación, que el gobierno esté habilitado por el Parlamento para modificar las disposiciones del pliego de condiciones y de las convenciones que son un obstáculo para la reforma reclamada, casi unánimemente, por los representantes calificados de la producción.»

Y, también, desde el 1º de enero de este año, me he preocupado de recoger todo el material sobre informes que se han escrito en Francia sobre modernización de servicios ferroviarios.

Pero voy a dejarlo, señor presidente, para no extender mi exposición. Sin embargo, en una de las últimas y como una novedad, en «La Nación», del 13 de mayo de 1935, se dice que los trenes llevarán aparatos radiotelefónicos, tratando de que el viaje de los pasajeros sea lo más agradable posible, cosa que debe de tenerse en cuenta, ya que el cruce de territorios hace que a veces sean pesados los viajes. Se podría decir que los ferrocarriles en Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Francia, pasan por una época de prosperidad, que les permite invertir enormes sumas de dinero en la renovación del material, pero no es así. La situación de los ferrocarriles europeos y norteamericanos, la crisis que sufren es mayor que la de los ferrocarriles argentinos. El año pasado en Alemania, Inglaterra, Bélgica y Suiza se operó una transformación sorprendente de todo el sistema ferroviario de transporte. Los ferrocarriles, sin embargo, sufrirán pérdidas enormes. Los ferrocarriles franceses perdieron el año pasado, según estudios publicados por la Cámara de Comercio Internacional, 3.500.000.000 de francos, en Francia. En Inglaterra perdieron 16.000.000 de libras; en Alemania 300.000.000 de reichmarks; en Italia 400.000.000 de liras; la Sociedad Nacional Belga también perdió en el transporte de mercaderías 460.000.000 de francos belgas y 25 millones de francos suizos, en Suiza.

¿Frente a este enorme impulso, qué han hecho los ferrocarriles en la Argentina? Fuera de la electrificación de alguna línea de corto recorrido, nada que pueda ser mencionado como un propósito firme de mejorar los servicios. Todo está como hace 20 años; lo único que ha variado han sido las tarifas, aumentándolas excesivamente. Nuestras empresas ferroviarias alegan que el transporte caminero, ya sea de productos, de mercaderías o personas,

establece una competencia desleal y el Estado debe impedir por todos los medios posibles la ruina de sus explotaciones. Sin embargo, conviene señalar que en un enjundioso y sereno estudio hecho en Francia por las empresas ferroviarias, se considera utópico y poco conforme al interés general, querer suprimir toda competencia entre los dos medios de transporte.

Observen los señores diputados que el material que estoy utilizando es de procedencia exclusivamente ferroviaria. Son todos artículos, estudios e informes de procedencia ferroviaria. «Sólo basta, — se dice en dicho estudio, — fijar las reglas que permiten razonablemente esa competencia, donde ella puede ser útil a la economía nacional y para incitar al riel y al camino a un progreso constante.»

En ese estudio se preconiza el reparto racional del tráfico de mercaderías y de pasajeros. Por otro lado, en Estados Unidos, donde existe desde hace muchísimos años una formidable red de caminos y poderosas organizaciones ferroviarias que atienden todas las zonas de aquel país, el Comité de Expertos Independientes; nombrado por la Cámara Internacional de Comercio, ha publicado un informe que aparece reproducido en este volumen, que habla del problema del transporte y que ha sido enviado a los señores diputados. En él se dice lo siguiente: «Los diferentes métodos de coordinación entre la carretera y el ferrocarril, de los que se ha ocupado este informe, no suprimirá, naturalmente, la necesidad para el ferrocarril de adaptar su administración y su explotación a los últimos desenvolvimientos del progreso científico o a la evolución de las necesidades del público, así como a la evolución de las condiciones económicas. Esta adaptación debe tener principalmente por objeto, comprimir los precios de costo, y finalmente, terminar en una reducción de las tarifas. Queda aún por ver en qué medidas los ferrocarriles pueden conservar un lugar preferente reorganizándose y adaptándose bajo el régimen de la competencia coordinada.

Muchos factores tienden a demostrar que el ferrocarril, a excepción de las vías de interés local, sufren actualmente las consecuencias de las carreteras y de la crisis económica. También es de esperar que de una manera general el aumento de los negocios producirá un tráfico suficiente, por lo menos durante un cierto número de años, para habilitar al ferrocarril y a las carreteras.»

Yo no niego que en lo que atañe a la competencia, hay aspectos que ofrecen blancos a la crítica de nuestras empresas ferroviarias, y luego he de hacer algunas ligeras consideraciones sobre este aspecto; pero en líneas generales debemos reconocer que sólo existe competencia desleal cuando el Estado, por medio de leyes o decretos, acuerda arbitrariamente trato distinto a sistemas de transportes técnicamente idénticos o parecidos. Cuando la competencia nace, como en el caso que tratamos, no al calor de leyes protectoras o de absurdas franquicias impositivas, sino como consecuencia directa de un adelanto técnico, no se puede hablar de favoritismo, sino de una lucha muy leal y conveniente para la colectividad y que hay que dejar librada a la capacidad que posea para renovarse, el competidor peor dotado desde el punto de vista técnico. No se concibe una competencia desleal entre el transporte aéreo y el que se realiza por los caminos con vehículos automotores, ni tampoco una competencia desleal entre el tranvía eléctrico y el de tracción a sangre, y mucho menos entre el automóvil y el coche de plaza, así como no la hubo entre la carreta y el ferrocarril ni entre el alumbrado a gas y el alumbrado eléctrico. Equiparar por imposición legal dos sistemas de transporte, uno mejor dotado que el otro para prestar servicios eficientes, equivale, como lo expresó con una comparación gráfica el presidente de la Federación Nacional de Transporte de Francia, a confundir el transporte con una carrera de caballos donde el *handicaper* agrega o retira kilos según los méritos que atribuye a cada competidor. Esto

que puede ser inobjetable en una carrera de caballos, resulta absurdo y funesto en el dominio de la economía. Yo espero que esta imagen del presidente de la Federación de los Ferrocarriles de Francia sea comprendida por los diputados de la mayoría que rinden fervoroso culto al mejoramiento de la raza caballar.

Hay competencia y muy desleal — aunque parezca paradójico lo que voy a decir — cuando un nuevo medio de comunicación o de transporte más perfeccionado, rápido y barato debe, por imposición de la ley, ajustar su expansión y desarrollo a otro sistema más retrasado y costoso.

Y esto es, aunque la voluntad de la mayoría de la comisión sea otra, lo que se pretende establecer por medio del proyecto de ley que discutimos, cuyo articulado constituye un franco desafío a la experiencia universal y un peligroso atentado al progreso económico y cultural de la Nación.

¡Cuán distinto es el criterio que en otros países predomina para encarar este problema! Así, por ejemplo, en Estados Unidos, donde la Comisión Nacional de Transportes dice al respecto lo siguiente, que extraigo de la página 154 de la recopilación hecha por el señor Ezequiel Ramos Mejía: «La reglamentación, ya sea para los ferrocarriles u otro sistema, no debe intentar controlar el negocio del transporte; debe concretarse a proteger al público contra el trato desigual, la extorsión y otros abusos del monopolio, asegurando el más eficiente servicio al costo más bajo de competencia.» En la página 164 de este mismo libro, se dice: «Una cosa es cierta, y es que el transporte automotriz es una adelanto en la marcha del progreso. No podemos inventar restricciones en beneficio de los ferrocarriles, sólo podemos aplicar reglamentaciones y tarifas como si no existieran ferrocarriles y dejar que los resultados sean los que sean.» Y en la página 176 de este mismo estudio, se dice que «la comisión cree que a los ferrocarriles debe permitérseles, de acuerdo a las ideas expuestas, actuar

sin más restricciones que sus competidores.» Más adelante, se dice: «Muchas dificultades que los ferrocarriles atribuyen a la competencia automotriz, aérea o vías de cañerías, deberían y pudieran ser vencidas con una política alerta y agresiva. Creemos que si los ferrocarriles se hubieran considerado con más acierto como agentes de transporte, más que como coordinadores de un monopolio, hubieran estado más prontos para sacar ventajas de todos los adelantos en este terreno, y que una política más progresista hubiera dado como resultado a su favor, las mismas cosas que ellos consideran una carga y una amenaza.»

Estos y no otros principios son los que debemos poner en práctica por medio de una legislación que sea prudente y previsora al mismo tiempo, si es que tenemos alguna preocupación por el futuro económico del país.

Si los ferrocarriles sufren trabas y gravámenes injustos, lo lógico, lo racional es quitárselos cuanto antes, pero no imponérselos a un nuevo sistema de transporte, forzando la cooperación de las tarifas y haciendo imposible toda competencia saludable.

En la recopilación de que acabo de hacer mención, del señor Ramos Mejía, se dice, respecto de los ferrocarriles: «Los ferrocarriles han prestado demasiado tiempo y atención a la forma de restringir las actividades de sus competidores y demasiado poco al desarrollo y mejora de sus propios servicios y reajuste de sus propias tarifas.»

Esto es muy exacto y categórico y, francamente, yo no lo hubiera podido expresar mejor. Se ha dicho y con razón, que los ferrocarriles desempeñarán todavía por mucho tiempo una función tan importante como insustituible en el transporte de cosas y de personas. Yo lo creo así, y lo deseo, señor presidente, sobre todo en nuestro país que, por su enorme extensión y por su topografía, se presta admirablemente para una explotación ferroviaria.

Pero urge que evolucionen, que perfeccionen su material rodante, que ofrez-

can más comodidades, que rebajen sus tarifas, que adopten en sus explotaciones nuevos métodos que impone el progreso técnico. La defensa del riel contra el camión, escribe el ingeniero Chanourdie en el libro que ya he citado, alcanzará su eficacia el día que las administraciones ferroviarias, convencidas de la inutilidad de concretarse a hacer oír sus lamentaciones, se decidan a encarar la explotación de sus redes teniendo en cuenta las nuevas exigencias, consecuencia de las circunstancias que obligan a abandonar sistemas que hasta ayer parecían poco menos que permanentes. Son éstas expresiones del ingeniero Chanourdie, que aparecen en este libro titulado *Ferrocarriles y caminos*.

Lo que acabo de leer constituye una sabia y previsoramente advertencia, máxime si se tiene en cuenta que la da un hombre especializado en estudios ferroviarios y de una gran experiencia adquirida en tareas directivas. La opinión del ingeniero Chanourdie coincide con la de otros dirigentes ferroviarios extranjeros, y especialmente con las ideas contenidas en algunos estudios e informes hechos en Norte América y en Europa sobre el problema del transporte. Y como lo que esos estudios e informes dicen tiene por su origen más valor y significación que lo que yo pudiera expresar en este sentido, a ellos confío esta parte de mi exposición.

Veamos en primer término algunas de las conclusiones adoptadas por la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles, celebrado en Madrid en el año 1930. Se dice en esas conclusiones: «Para atenuar la competencia del automóvil han sido aplicadas con buen resultado las siguientes mejoras en el transporte por riel: Para el tráfico de pasajeros: organización en el servicio local de trenes ligeros y frecuentes en forma de automotores sobre rieles para las líneas de débil tráfico, con numerosas paradas previstas entre las estaciones; organización de trenes directos en los ramales; organización de trenes a precios reducidos para los días feriados; mejoras de las combinaciones de

trenes en las estaciones de empalme y otras mejoras en los horarios; coches camas y asientos mullidos en tercera clase; expedición de equipajes de domicilio a domicilio, etcétera. Para el tráfico de cargas: aceleración del transporte mediante trenes directos y vagones completos acoplados en ciertos casos a los trenes de pasajeros; reducción del tiempo permitido y de las paradas en las estaciones; reformas en la expedición de las cargas, sobre todo de los bultos, en vista de facilitar su recepción y entrega y acelerar su transporte; reexpedición más rápida en las estaciones de trasbordo; organización de depósitos para los clientes, etcétera. Se han adoptado temperamentos en diversas empresas para asegurar a los clientes del ferrocarril el transporte directo de puerta a puerta, bajo forma de servicio de automóviles y camiones organizados por las propias administraciones de los ferrocarriles o mediante acuerdos con empresas privadas. El empleo de recipientes o depósitos, *containers*, que pueden ser cargados en los vagones o en los camiones automóviles se extiende rápidamente en algunas redes y facilita el transporte directo del tráfico de detalle. Los resultados de concursos internacionales para establecer el tipo *standard* podrían facilitar la colaboración entre los ferrocarriles y los automotores. Un gran número de administraciones de ferrocarriles han organizado o están en vías de organizar a título de empresa anexa, líneas regulares de automóviles, destinadas a servir de afluentes de transporte o a subvenir, paralelamente a sus propias líneas, las necesidades locales de un tráfico intenso. Algunas de dichas administraciones (Pennsylvania Railroad, Grandes Redes Francesas, Compañía Holandesa de Ferrocarriles, Administración de los Ferrocarriles Federales Suizos, Ferrocarriles del Estado Italiano), tienen confiada la explotación de sus líneas regulares de automóviles, así como la empresa del camionaje y el estudio de las cuestiones relacionadas con ellas, a socie-

dades anónimas organizadas como empresas independientes».

El informe de la Comisión Nacional del Transporte de Estados Unidos dice lo siguiente: «Los ferrocarriles deben hacer más de lo que han hecho para mejorar sus condiciones sin apoyo alguno del gobierno. Debieran verse prontamente liberados de innecesarias restricciones con este fin».

Los ferrocarriles deben apelar a todos los procedimientos para reducir los gastos; los servicios innecesarios deberán ser suprimidos. En una palabra, se enuncian todos los procedimientos que los ferrocarriles deberán utilizar antes de reclamar una legislación protectora.

Y en el informe complementario que suscribe el ex gobernador Alfredo Smith se dice, en la página 200, esto que también conceptúo conveniente tener en cuenta: «Creo que los ferrocarriles fracasarán en sus intentos para mantener su presente organización a expensas del público en general, castigando a los competidores, subiendo tarifas o limitando impuestos de los Estados y municipalidades por medio de legislación federal, haciendo empréstitos con dinero del gobierno sin seguridades adecuadas u otras formas semejantes. Iguales intentos para hacer grandes economías a expensas de los trabajadores de los ferrocarriles, probarán su falta de éxito, a menos que una lógica reorganización general, en el interés del público, forme parte de ello. No pueden pretender tampoco que el trabajo sea el único perjudicado. Aquellos que son responsables de la actual dirección de los ferrocarriles no podrán quejarse de la drástica y fundamental acción del gobierno en el futuro, si ni siquiera tratan de intentar hacer frente con valentía a sus problemas por propia cooperación e iniciativa».

Comprendo la necesidad de que el Estado otorgue a los ferrocarriles las facilidades que hoy no tienen para sufrir una transformación que les permita, sin sacrificar otros intereses, luchar con éxito frente al otro sistema de transporte. Yo, por mi parte, creo

que para eso es conveniente, lo que en cierto modo aconseja la junta honoraria nombrada por el gobierno, que la ley de ferrocarriles sea modificada en todo aquello que tenga de anacrónica y constituya una traba injusta a una evolución tan necesaria como urgente. En una palabra, hay que liberar a los ferrocarriles, como alguien ya lo ha dicho, de ciertas trabas y reglas incompatibles con una explotación de carácter comercial que exige una reglamentación ágil y variada.

No somos enemigos del ferrocarril, no deseamos su ruina ni su desaparición. Avaluamos en un todo lo que han representado para el progreso de la República Argentina, sin olvidar por ello los grandes beneficios que han recibido, amparados, velada o directamente, por algunos gobiernos.

Han gozado de épocas en que han tenido ganancias inmensas, y si ahora han disminuído, no se debe exclusivamente a la competencia del camión, sino a la crisis mundial que tan reciamente castiga a todos los pueblos.

No hay que ver sino, para tener una idea de la merma que han tenido en sus entradas los ferrocarriles, las entradas por importación o exportación registradas por la aduana y se tendrá una idea cabal de que la merma en las cargas de mercaderías de los ferrocarriles sigue una línea paralela con la escasa importancia de los últimos años.

Por otro lado, se ha hablado mucho de la competencia del camión al ferrocarril. Buena parte de la argumentación del señor presidente de la comisión la ha basado en el hecho de que los camiones hacen una competencia ruinosa a los ferrocarriles. El caso de Norte América donde se han hecho investigaciones serias en la materia, demuestra que sobre esto no es conveniente arriesgar ningún juicio categórico.

El señor Rafael J. Arriaza, en un folleto titulado «El Problema de los Transportes» y en el que se publican observaciones realizadas en un viaje a Norte América, como delegado ad honórem del Ministerio de Obras Públicas, se dice en la página 25: «Si con toda

la libertad que permite la falta de regulación federal para su tráfico y tarifas, con sólo los límites naturales de la competencia económica entre el riel y los camiones, no ha llegado el automotor más que a una simple absorción de 4,20 % de toda la carga, cabe preguntar: ¿Es posible esperar que los transportes por vía pública puedan reducir mayormente el porcentaje de carga de transporte por riel, considerando que la resultante de una década de experiencia basada en el mismo sistema propio de competencia económica, de mejor servicio prestado y teniendo en cuenta que la red de caminos americanos que es tan extensa y de tal superioridad que no pueda aducirse a falta de vías o caminos el límite de esas operaciones?» Y efectivamente, no hay más que ver la red caminera con que cuenta Norte América en el cuadro que se inserta en este mismo estudio, para comprobar que la extensión de caminos en calzada, de forma permanente, propiamente dicha, que llega a 178.000 millas, y los caminos mejorados a 700.000 millas, hace un total de 878.000 millas de caminos mejorados aptos para vehículos automotores en su mayor parte. Por esos caminos marchan millones y millones de camiones en Norte América.

A pesar de esta maravillosa red caminera y de la cantidad realmente fantástica de vehículos automotores que por ella circula, según los datos que suministra el señor Arriaza, se demuestra que la absorción de la carga hecha por automotores es apenas de 4,20 por ciento.

En la República Argentina no existen estadísticas al respecto y no hay investigaciones serias que nos permitan decir cuál es el porcentaje, pero podemos afirmar que todavía no se ha establecido una competencia tan seria que obligue a legislar en la forma tan rígida como establece este proyecto de ley.

Comprendamos también que la abolición del transporte ferroviario por el transporte caminero no debe hacerse en forma catastrófica, cosa que aquí, en el país, sería imposible por la falta

de una gran red carretera para evitar una crisis aguda que pueda repercutir seriamente en la economía del país. Como representantes de la clase trabajadora nos preocupa vivamente la situación presente y futura del personal ferroviario, cuyas conquistas gremiales será menester defender con energía para que no resulte la víctima exclusiva de una crisis que otros han desencadenado con su egoísmo y ceguera.

Reconocemos la necesidad de imponer al transporte automotor alguna limitación para que su competencia no sea obra de la licencia y del abuso sino de su capacidad técnica y administrativa, para servir al público con seguridad, con rapidez y con comodidad. No admitimos que esa competencia, que tanto preocupa al ferrocarril y a los ferroviarios, pueda ser hecha sobre la base de la explotación del personal, pagando sueldos miserables e imponiendo horarios inhumanos a los obreros y empleados de esas empresas de transporte. No admitimos, en una palabra, que las empresas de transporte caminero realicen su competencia con el transporte ferroviario sobre la base de la explotación del personal obrero.

Por eso deseamos que las empresas de transportes por caminos otorguen a su personal derechos parecidos, dentro de las modalidades del transporte, a los que acuerdan las empresas ferroviarias. Son conquistas obtenidas por el gremio ferroviario y que queremos que se extiendan al gremio del transporte automotriz.

He tratado de evidenciar en general los graves defectos que encierra el despacho de la mayoría. Lo he hecho animado por el alto y diría patriótico empeño de que la red caminera que se está construyendo con el tributo directo o indirecto de todo el pueblo, no constituya cuando esté terminada, una obra gigantesca y admirable, digna de ser contemplada como una esperanza, pero infecunda como realidad que propenda a facilitar, estimular y acrecentar el desarrollo económico del país.

Que los caminos sean lo que deben ser, lo que quiso la ley número 11.658

que fuesen y lo que desea la Nación entera que lleguen a ser: rutas amplias y libres, abiertas de un extremo a otro de la República, para que por ellas circule a raudales la riqueza de nuestra tierra.

Crear con injustificado apremio y peligrosa ligereza una reglamentación inhibitoria para un determinado medio de transporte, es tender irreflexivamente a través de los caminos presentes y futuros, la tupida malla que ha de afectar y paralizar el progreso cultural y económico de la República.

Yo deseo, señor presidente, de todo corazón, que no sea esta Cámara la que incurra en tamaña responsabilidad.

Nada más. (*Muy bien! Muy bien! Aplausos*).

27

MOCION

Sr. Presidente (Ferreira). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Palacio. — La cedo al señor diputado por Mendoza.

Sr. Corominas Segura. — Voy a formular una moción de orden.

La Cámara viene ocupándose de la coordinación del transporte desde hace largo tiempo. Los distintos sectores han hecho oír su voz con toda amplitud. Por eso propongo que se cierre el debate y se tome la votación en general. No resultará afectado ningún derecho, desde que, repito, se ha debatido ampliamente.

Sr. Dickmann (E.). — Como el asunto es de la mayor importancia y gravedad, no conviene que la Cámara lo trate bajo el apremio de una moción de esta naturaleza.

Sr. Presidente (Ferreira). — La Presidencia debe subordinarse al reglamento, señor diputado. Es una moción de orden que no se discute.

Sr. Pena. — Pero nosotros podemos decir que no es exacto que se haya dicho todo lo que hay que decir, porque no basta fundar una moción de orden y dejar eso como si fuera el Evange-

lio. Protestamos por las palabras del señor diputado, pues tenemos muchas cosas que decir todavía.

Sr. Presidente (Ferreira). — La Presidencia advierte que no aceptará discusiones porque se trata de una disposición reglamentaria categórica y la Cámara es la única que puede resolver.

Sr. Dickmann (E.). — Pido la palabra.

Sr. Corominas Segura. — Las mociones de orden no se discuten; se deben votar.

Sr. Dickmann (E.). — Es sólo para proponer una votación nominal.

Sr. Corominas Segura. — Las votaciones nominales no son para hechos insignificantes y baladías.

Sr. Dickmann (E.). — Me amparo en el reglamento y pido que la votación sea nominal.

Sr. Corominas Segura. — No corresponde.

Sr. Dickmann (E.). — Sí, corresponde.

Sr. Corominas Segura. — Las votaciones nominales no son para obstruir la labor de la Cámara.

Sr. Dickmann (E.). — Pedimos votación nominal, porque consideramos que con esta ley se compromete el porvenir económico y político del país.

Sr. Corominas Segura. — Hemos hecho sesión y hemos dado amplia libertad...

Sr. Dickmann (E.). — ¿Cómo, hemos dado? ¿Nos hemos tomado!

—Varios señores diputados hablan a la vez, y suena la campana de orden.

Sr. Biancofiore. — ¿Cuándo van a dejar de abusar los señores diputados!

Sr. Dickmann (E.). — No abusamos; usamos de un derecho.

Sr. Corominas Segura. — ¡Basta! ¡Basta!

Sr. Dickmann (E.). — ¡Basta, el señor diputado!

—Varios señores diputados hablan a la vez, y suena la campana.

Sr. Pena. — Va a descarrilar este tren.

Sr. Repetto (N.). — Todavía no se ha demostrado en qué medida se van a rebajar las tarifas y los fletes con esta ley de coordinación, y dicen que ha sido discutida ampliamente.

Varios señores diputados. — ¡Que se vote!

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a votar la moción de orden formulada.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Dickmann (E.). — Hemos pedido votación nominal.

Sr. Corominas Segura. — Que la Cámara resuelva.

—Varios señores diputados hablan simultáneamente, y suena la campana de orden.

Sr. Noble (R. J.). — Que se lea el artículo 182 del reglamento.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a leer.

—Se lee:

Artículo 182. — Si ocurriese alguna duda sobre la inteligencia de alguno de los artículos de este reglamento, deberá resolverse inmediatamente por una votación de la Cámara, previa la discusión correspondiente.

Sr. Dickmann (E.). — ¿En este caso hay duda?

Sr. Ruggieri. — Que se lea el artículo relativo a las votaciones nominales.

Sr. Solari (J. A.). — Si está suficientemente apoyado el pedido de votación nominal, debe hacerse en esa forma. Es extraordinario que la mayoría no quiera la votación nominal.

Sr. Dickmann (E.). — ¿El señor presidente se va a complicar con esta votación del reglamento?

—Suena nuevamente la campana de orden.

Sr. Presidente (Ferreira). — La Presidencia desea saber si está suficientemente apoyada la moción de rectificación nominal de la votación.

—Resulta suficientemente apoyada.

Sr. Presidente (Ferreira). — Se va a tomar la votación nominal.

Sr. Noble (R. J.). — Será la última votación que se va a tomar. Será la última esta noche.

—Hablan varios señores diputados a la vez, y suena la campana de orden.

Sr. Arnoldi. — Que cada uno aparezca con la plenitud de su responsabilidad en un asunto tan grave como éste.

—Practicada la votación nominal:

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — Han votado 71 señores diputados por la afirmativa y 42 por la negativa, en la siguiente forma:

—Por la afirmativa, los señores diputados: Ahumada, Alonso, Amoedo, de Andreis, Aráoz (Ernesto M.), Arce, Arrieta, Basualdo, Benegas, Bermúdez, Biancofiore, Bonazzola, Buitrago, Bustillo, Cáceres, Cafferata, Candia, Cárcano, de las Carreras, Carús, Castro, Cordero, Corominas Segura, Costa Méndez, Courcel, Degano, De Miguel, Escalera, Escobar, Espil, Fernández, Fresco, García Gorostiaga, Godoy, Gómez Rincón, González (B. S.), González Guerrico, González Masada, Graffigna, Grisolia, Guglielmelli, Iriondo, Jardel, López, Manacorda, Morrogh Bernard, Noble (R. J.), Padilla, Palacio, Pintos, Pita, Pueyrredon, Quiroga, Radio, Rojas, Ruiz Guinazú, Salas, Salcedo, Santillán, Schoo Lastra, Simón Padrós, Solari (F. C.), Solís, Taboada Mora, Uriburu, de la Vega, Vicchi, Videla, Videla Dorna, Vignart y Zarazaga.

—Por la negativa, los señores diputados: Agüero, Aguirrezabala, Aráoz (Eudoro D.), Arnoldi, Bogliolo, Briuolo, Buira, Buyán, Castiñeiras, Coca, Critto, Della Latta, Dickmann (E.), Ganza, Giménez, Herrera, Inda, Iríbarne, Korn, Lameza, Magris, Marcé, Molina, Moret, Mouchet, Movsichoff, Palacín (M.), Palacín (P.), Palmeiro, Parodi, Pena, Pflieger, Ramiconi, Ramírez, Repetto (N.), Rojas, Ruggieri, Saravia, Sellarés, Solari (J. A.), Vidal Baigorri y Vionnet.

28

COORDINACION DE TRANSPORTES

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Manuel A. Fresco.

Sr. Presidente (Fresco). — Corresponde votar en general el despacho de la comisión.

Sr. Castiñeiras. — Pido la palabra.

Yo lamento sinceramente que la mayoría esté en un tren de apresuramiento que no permite que un sector importante de la Cámara haya expresado sus ideas sobre un asunto que, a mi modo de ver, es uno de los que realmente merece una discusión amplia.

Ahora, señor presidente, se va a votar el proyecto y, en vista de que la mayoría no ha dejado que nosotros expusiéramos con la debida extensión nuestras ideas sobre el proyecto de coordinación, ya que el debate que ha habido ha sido en realidad limitadísimo, pues pocas veces la Cámara ha tratado un asunto de esta importancia en menos tiempo...

Sr. Vicchi. — Han hablado tres representantes del sector socialista.

Sr. Castiñeiras. — Vamos a hablar con tranquilidad. Guarde sus energías el señor diputado para arreglar los asuntos de Mendoza.

Sr. Vicchi. — Hablo con toda tranquilidad, señor diputado.

Sr. Arnoldi. — Se disentió mucho más cuando se sancionó la ley de vinos.

Sr. Castiñeiras. — Propongo que la votación sobre el proyecto en general, sea nominal. No hay en esto ningún propósito de perturbar la labor de la Cámara, pero me parece que lo menos que podemos pedir es que quede perfectamente establecido cómo votan los representantes del pueblo en un asunto de tan grande importancia y trascendencia.

Sr. Schoo Lastra. — ¡Quieren más votaciones nominales!

Sr. Vicchi. — Pido la palabra.

Señor presidente: Nosotros no haremos cuestión por esta votación nominal, pero declaro que, perfectamen-

te aperebidos de la maniobra, no vamos a tolerar que la minoría impida el trabajo de la Cámara con mociones de orden y pedidos de votación nominal.

En la votación en general no nos hemos de oponer a que se haga la votación nominal que se ha solicitado.

Sr. Pena. — Lo más grave no está en lo que nos vemos obligados a callar, sino que la mayoría calle la respuesta que debe dar a lo que hasta ahora se ha dicho. Eso es lo más grave.

Sr. Presidente (Fresco). — La Presidencia necesita saber si está suficientemente apoyado el pedido de votación nominal.

—Resulta suficientemente apoyado.

—Varios señores diputados hablan simultáneamente y suena la campana.

Sr. Noble (R. J.). — A la violencia de la minoría, opondremos la fuerza de nuestro número.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar nominalmente el despacho de la mayoría de la comisión.

—Practicada la votación:

Sr. Secretario (Zavalla Carbó). — Han votado 66 señores diputados por la afirmativa y 41 por la negativa, en la siguiente forma:

—Por la afirmativa, los señores diputados: Alonso, Amoedo, de Andreis, Aráoz (Ernesto M.), Arce, Basualdo, Benegas, Bermúdez, Biancofiore, Bruchou, Bustillo, Cafferata, Candia, Cárcano, de las Carreras, Carús, Castro, Cordero, Corominas Segura, Costa Méndez, Courel, Dávila, Degano, De Miguel, Escobar, Espil, Ferreira, Fernández, García Gorostiaga, Godoy, Gómez Rincón, González (B. S.), González Guerriero, Graffigna, Grisolia, Guglielmelli, Iriondo, Jardel, López, Morrogh Bernard, Noble (R. J.), Ocampo, Padilla, Pintos, Pita, Pueyrredon, Quiroga, Radio, Rodríguez, Rojas, Ruiz Guíñazú, Salas, Salcedo, Santillán, Schoo Lastra, Simón Padrós, Solari (F. C.), Solís, Spinetto, Taboada Mora, Uriburu, de la Vega, Vicchi, Videla Dorna, Videla y Vignart.

—Por la negativa, los señores diputados: Agüero, Ahumada, Aráoz (Eudoro D.), Arnoldi, Bogliolo, Briuolo, Buira, Buyán, Cáceres, Castiñeiras, Coca, Della Latta, Dickmann (E.), Ganza, Giménez, Ghioldi, Herrera, Inda, Iribarne, Kohn, Lamesa, Magris, Molina, Moret, Mouchet, Movsiehoff, Palacín (M.), Palacín (P.), Palmeiro, Pena, Pfleger, Ramiconi, Ramírez, Repetto (N.), Rozas, Ruggieri, Sellarés, Solari (J. A.), Vidal Baigorri, Vionnet y Zarazaga.

Sr. Presidente (Fresco). — Queda aprobado en general el despacho.

29

MOCION

Sr. de Andreis. — Pido la palabra.

Voy a formular la siguiente moción de orden: que se aplace la discusión del asunto que está en debate y se entre a considerar, constituyéndose la Honorable Cámara en comisión, el proyecto de ley de postergación de las elecciones que señala la ley número 11.594 y que fué presentado en la sesión de esta tarde por un grupo de diputados.

Dicho proyecto prorroga la fecha de las elecciones señaladas por la mencionada ley 11.594 que deben celebrarse en el próximo mes de noviembre en todo el país. El proyecto tiene los fundamentos que la Honorable Cámara considerará en el momento oportuno al constituirse en comisión.

En consecuencia, hago indicación: primero, de que la Cámara se aparte de la consideración del asunto en debate; segundo, que se constituya en comisión para considerar el proyecto de ley a que he hecho referencia.

Sr. Pfleger. — Pido la palabra.

La representación socialista, de acuerdo a lo expuesto públicamente, dentro y fuera de este recinto, va a votar en contra de la proposición formulada por el señor diputado por la Capital.

Consideramos extremadamente grave el recurso que pretende utilizar la ma-

yoría de este cuerpo para entrar a considerar a esta hora y en estas condiciones un asunto de semejante magnitud. Ahora, se pretende por la mayoría concordancista de este cuerpo, desalojar los asuntos de carácter político, exclusivamente en el interés general y cuya sanción urgía, para tratar asuntos de carácter político exclusivamente, en beneficio de una de las agrupaciones que actúan en el escenario de esas actividades en nuestro país.

En consecuencia, destacando la gravedad de la situación que acabo de exponer, vamos a votar en contra de la proposición formulada.

Sr. Corominas Segura. — Pido la palabra.

Sr. Repetto (N.). — Pido la palabra para formular la moción de orden de que se levante la sesión.

Sr. Presidente (Fresco). — Se va a votar la moción de orden formulada por el señor diputado por la Capital.

—Resulta negativa.

Sr. Presidente (Fresco). — Corresponde votar, en primer término, la moción de aplazamiento formulada por el señor diputado por la Capital.

Sr. Corominas Segura. — Pido la palabra.

Deseo responder a las palabras que ha pronunciado el señor diputado miembro del sector socialista, que acaba de retirarse, de su banca, advirtiéndonos que no votarán la moción que termina de formular el señor diputado por la Capital, consecuentes con la declaración que tienen hecha de no concurrir con su colaboración al estudio de este proyecto de ley.

Desde luego, no somos culpables de que este proyecto deba tratarse a estas horas: si afrontamos el debate en este momento es porque los señores diputados han usado y abusado de sus derechos reglamentarios obstruyendo la labor de la Cámara; y ha quedado perfectamente bien destacado, por sus reiteradas actitudes, que tienen un propósito firme de impedir la consideración tranquila y normal de este asunto.