

CONGRESO NACIONAL  
CAMARA DE DIPUTADOS

SEPTIEMBRE 25 Y 26 DE 1935

36ª REUNION — 35ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR MANUEL A. FRESCO, DON ANTONOR R. FERREIRA  
Y DON MARCIAL J. ZARAZAGA

MINISTROS PRESENTES: de Hacienda, doctor Federico Pinedo; de Obras Públicas, don Manuel R. Alvarado; DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Agüero Santos, Aguirrezabala Miguel A., Ahumada Luis Alberto, Alonzo Alfredo J., Ameri Rogelio L., Amoedo 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., Biancofiore Rafael, Bogliolo Rómulo, Bonazzola Carlos F., Bosano Ansaldo Daniel, Briuolo Miguel, Bruchou Eduardo, Buira Demetrio, Buitrago Pedro, Bustillo José M., Buyán Marcelino, Cáceres Lorenzo, Caffera Juan F., Candia Cornelio, Cárcano Miguel Angel, Carreras Ernesto L. de las, Carás Agustín J., Castiñeiras Alejandro, Castro Felipe, Coca Joaquín, Contte José A., Cordero Octavio, Corominas Segura Rodolfo, Costa Méndez Nicanor, Courrel 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 Gorostiza Raúl, Ghioldi Américo, Gómez Angel M., Godfrid Juan, Godoy Raúl, Gómez Rincón Abel, González Benjamín S., González Guerrero Manuel, González Maseda Manuel, González Valentín, Graffigna Santiago, Grisolia Luis, Guglielmelli Aquiles M., Herrera Bruno J., Inda Rufino, Iribarne Alberto, Iriondo Urbano de, Jardel Enrique C., Korn Guillermo, Lameza Juan B., Leuchinas Rafael Néstor, López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Mancini Rafael, Marcó Cipriano F., Mattos Luis María, Molina Noble Roberto J., Ocampo Enrique, Padilla Tiburcio, Palacín Manuel, Palacín Pedro, Palacio Benjamín, Palmeiro José, Parera Gregorio, Parodi Misael J., Pena José Luis, Pérez Leirós Francisco, Pfeiffer José E., Pintos Angel, Pita Carlos A., Presacco Juan P., Pueyrredon Carlos A., Quiroga Félix, Radio Pedro, Ramiconi Luis, Ramírez Manuel (h.), Repetto Nicolás, Rodríguez Alfredo, Rojas Marcos F., Rozas José E., Ruggieri Silvio L., Ruiz Guisasa Jacinto, Ruiz Oscar, Salas José Raquel, Salcedo Saturnino, Santillán Enrique, Saravia José M., Schoo Lastra Dionisio, Sellarés Avelino, Simón Padrés Juan, Solari Felipe C., Solari Juan Antonio, Sotís Rogelio J., Speroni Daniel C., 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., Wade Eugenio, Zarazaga Marcial J.; AUSENTES, CON LICENCIA: Amadeo y Videla Daniel, Becerra Eugenio A. (h.), Besasso Manuel V., Calderón Osvaldo M., Garayalde José María, Oddone Jacinto, Repetto Agustín, Zerda Justiniano de la; SIN AVISO: Bunge Augusto, Carreras José, Noble Julio A., Pomponio Vicente E.

SUMARIO

1.—Acta.

2.—Asuntos entrados:

I.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, aprobando el convenio para reprimir la falsificación de moneda y valores públicos, celebrado con la República de Chile.

II.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, aprobando el convenio sobre tramitación de exhortos judiciales, celebrado con la República de Perú.

III.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, aprobando el convenio relativo a la exposición de producciones artísticas e industriales, celebrado con la República de Chile.

IV.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, aprobando el convenio sobre tramitación de exhortos judiciales, celebrado con la República de Chile.

V.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, estableciendo que la partida 50, inciso 3º, ítem 2 del plan de trabajos públicos para 1935, es correlativa de la cuenta 15, inciso 3º, de

nominada «renovación parcial del material flotante del dragado de canales de los puertos de la Capital y La Plata».

VI.—Comunicaciones oficiales.

VII.—Despachos de comisión.

VIII.—Peticiones particulares.

IX.—Proyecto de ley del señor diputado **Bosano Ansaldo** y otros, sobre construcción y habilitación de una sala de primeros auxilios en **Villa Constitución** (Santa Fe).

X.—Proyecto de ley del señor diputado **Cárcano** y otros, sobre pensión a la señora **Ignacia Guzmán de Moyano Gacitúa**.

XI.—Proyecto de ley del señor diputado **Ocampo** y otros, sobre construcción de una sala-cuna en **Catamarca**.

XII.—Proyecto de ley del señor diputado **Bosano Ansaldo** y otros, sobre subsidio a la **Asociación Sinfónica de Rosario**.

XIII.—Proyecto de ley del señor diputado **Bosano Ansaldo** y otros, sobre pensión a las señoritas **Francisca y María Carrasco**.

XIV.—Proyecto de ley del señor diputado **Bosano Ansaldo** y otros, aumentando la partida del presupuesto de la **Universidad Nacional del Litoral**.

XV.—Proyecto de ley del señor diputado **Giménez**, creando una escuela nacional de nurses.

XVI.—Proyecto de ley de los señores diputados **Gómez Rincón** y **Aráoz** (**Ernesto M.**), creando una escuela de artes y oficios en **Metán** (**Salta**).

XVII.—Proyecto de ley del señor diputado de las **Carreras**, complementario de la ley de vialidad.

XVIII.—Proyecto de ley del señor diputado **González** (**B. S.**), sobre construcción de un ramal de puerto **Bella Vista** a **San Roque** y de un ramal a la **línea F. Mantilla-Pasadas** (**Misiones**).

XIX.—Proyecto de ley del señor diputado **Solia** y otros, sobre pensión a la señora **Margarita** de la

**Puente de Etchevehere e hijas solteras.**

3.—Indicación del señor diputado **Noble** (**B. J.**), relativa al trámite de varios proyectos de ley.

4.—Mociones de preferencia.

5.—Moción del señor diputado **Fernández**, para tratar sobre tablas el despacho de la **Comisión de Guerra y Marina**, que declara comprendida en los beneficios de la ley número 513 a la señora **Agustina Roca de Marcó**. Es aprobada.

6.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.

7.—Moción del señor diputado **Escobar**, para tratar sobre tablas el despacho de la **Comisión de Peticiones**, sobre pensión a la viuda del ex presidente de la República, doctor **José Figueroa Alcorta**. Es aprobada.

8.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.

9.—Moción del señor diputado **Spinetto**, para considerar sobre tablas los despachos de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, sobre crédito para el pago de subvenciones a los hospitales y contribución a los gastos de la representación argentina al torneo internacional de ajedrez, de **Varsovia**. Es aprobada.

10.—Se considera y aprueba el despacho de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, sobre crédito para el pago de las subvenciones a los hospitales.

11.—Se considera y aprueba el despacho de la **Comisión de Presupuesto y Hacienda**, sobre contribución a los gastos de la representación argentina al torneo internacional de ajedrez, de **Varsovia**.

12.—Orden de la labor.

13.—Indicación del señor diputado **Pérez Leirós**, referente a un pedido de informes al Poder Ejecutivo.

14.—Moción del señor diputado **Magrís**, para considerar sobre tablas el despacho de la **Comisión de Legislación Agraria**, sobre inembargabilidad de productos agropecuarios. Es aprobada.

15.—Se considera el asunto a que se refiere el número anterior. Por moción del señor diputado **Vicchi** se aplaza su consideración.

- 16.—**Moción del señor diputado Bermúdez**, para tratar sobre tablas dos proyectos en revisión, sobre reglamentación de las funciones de médicos de los tribunales y justicia federal de la provincia de Buenos Aires. Es aprobada.
- 17.—Se considera y aprueba el proyecto de ley en revisión, sobre reglamentación de las funciones de médicos de los tribunales.
- 18.—Se considera y aprueba el proyecto de ley en revisión, sobre organización de la justicia federal de la provincia de Buenos Aires.
- 19.—**Moción del señor diputado Padilla**, para tratar sobre tablas el proyecto de ley en revisión, que autoriza la erección de un monumento al doctor Luis Güemes. Es aprobada.
- 20.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.
- 21.—**Moción del señor diputado Dickmann (A.)**, para tratar sobre tablas el despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, sobre crédito suplementario para el pago de los accidentes del trabajo de los obreros del Estado. Es aprobada.
- 22.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.
- 23.—**Moción del señor diputado Dickmann (A.)**, para tratar sobre tablas el despacho de la Comisión de Legislación del Trabajo, incluyendo en los beneficios de la ley de descanso hebdomadario a los chauffeurs de casas particulares. Es aprobada.
- 24.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.
- 25.—**Moción del señor diputado Bustillo**, para tratar sobre tablas el despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, sobre exención de impuesto a los pasajes de los turistas. Es aprobada.
- 26.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.
- 27.—**Moción del señor diputado Vicchi**, para tratar sobre tablas los despachos de la Comisión de Justicia, sobre creación de una cámara federal en la ciudad de Mendoza y nombramientos judiciales de oficio. Es aprobada.
- 28.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Justicia, sobre creación de una cámara federal en la ciudad de Mendoza.
- 29.—Se considera el despacho de la Comisión de Justicia, sobre nombramientos judiciales de oficio. Por moción del señor diputado Noble (R. J.), se resuelve considerarlo como primer asunto en la sesión de mañana.
- 30.—Indicación del señor diputado Ramiconi, para insertar en el Diario de Sesiones una nota.
- 31.—**Moción del señor diputado Dickmann (A.)**, para incluir en la planilla suplementaria de la ley de presupuesto para el año próximo, la partida necesaria para la construcción de edificio para la Escuela Normal Mixta de San Fernando. Es aceptada.
- 32.—**Moción del señor diputado Pueyrredon**, para considerar sobre tablas el despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, sobre crédito extraordinario para gastos de viaje y permanencia de los delegados de los P. E. N. clubs de los países extranjeros que asistirán al XIV Congreso Internacional de Escritores. Es aprobada.
- 33.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.
- 34.—**Moción del señor diputado de la Vega**, para considerar el despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, sobre adquisición de la biblioteca que perteneció a don Luis Ruiz Huidobro. Es aprobada.
- 35.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.
- 36.—Mociones de preferencia.
- 37.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Peticiones y Poderes, sobre pensión a la viuda del ex senador doctor Francisco E. Correa.
- 38.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Peticiones y Poderes, sobre pensión a la viuda del ex vicepresidente de la Nación, doctor Norberto Quirno Costa.
- 39.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Peticiones y Poderes, sobre pensión a la señora Numa Napp de López.
- 40.—**Moción del señor diputado Solari (J. A.)**, para tratar sobre tablas el despacho de la Comisión de Peticiones y

Poderes, sobre pensión a la señora Mercedes S. de Irurzun. Es aprobada.

41.—Se considera y aprueba el asunto a que se refiere el número anterior.

42.—Continúa la consideración del despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

43.—Cuarto intermedio.

44.—Termina la consideración del asunto a que se refiere el número 42.

45.—Moción del señor diputado Arce, para que se aplase la consideración de varios despachos de las comisiones de Presupuesto y Hacienda y de Legislación Agraria, y se considere el despacho de las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal, sobre coordinación de transportes en la Capital Federal. Es aprobada.

46.—Se considera y aprueba el despacho de las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal, sobre coordinación de transportes en la Capital Federal y pueblos circunvecinos.

47.—Asunto entrado:

#### XX.—Despacho de comisión.

48.—Moción del señor diputado Spinetto, para que se consideren varios despachos de la Comisión de Instrucción Pública. Queda en suspenso. Moción del señor diputado Corominas Segura, para que se trate el despacho de la Comisión de Negocios Constitucionales, que modifica el artículo 55 de la ley de elecciones nacionales. Es aprobada.

49.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Negocios Constitucionales en lo que respecta a las elecciones de senadores por la Capital y de presidente y vicepresidente de la Nación.

50.—Moción del señor diputado Corominas Segura, para que se considere el despacho de la Comisión de Peticiones y Poderes en las modificaciones al reglamento de la Honorable Cámara, en la parte que se refiere a la incorporación de diputados electos. Se aprueba.

51.—Se considera y aprueba el despacho a que se refiere el número anterior.

52.—Mociones: del señor diputado Corominas Segura, para que se termine la consideración del despacho sobre Comisión Reguladora de la Yerba Mate. Queda en suspenso, y del señor diputado Lencinas, reiterando la del señor diputado Spinetto, para que se trate con anterioridad dos despachos de la Comisión de Instrucción Pública. Se aprueba.

53.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Instrucción Pública, sobre publicación de las obras del presbítero Bernabé Pedernera.

54.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Instrucción Pública, por el que se acuerda un subsidio para contribuir a la construcción de la Ciudad Universitaria.

55.—Se aprueba la moción del señor diputado Corominas Segura, a que se refiere el número 52.

56.—Termina la consideración del despacho de la Comisión de Industrias y Comercio, sobre creación de la Comisión Reguladora de la Producción y Comercio de la Yerba Mate.

57.—Se considera y aprueba el despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, por el que se deroga el impuesto aduanero adicional a la yerba mate.

58.—Moción de preferencia, formulada por el señor diputado Ferreira, para que se trate el despacho de la Comisión de Obras Públicas, sobre obras hidráulicas en Santiago del Estero. Es aprobada.

59.—Moción del señor diputado Noble (R. J.), para que se considere de inmediato el despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, sobre presupuesto general de gastos y leyes impositivas. Es aprobada.

60.—Mociones de preferencia: del señor diputado Padilla, sobre el despacho de la Comisión de Higiene, referente a la denuncia obligatoria de las enfermedades contagiosas, y del señor diputado Biancofiore, sobre el despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, relativo a la adquisición de semillas de papa. Se aprueban.

61.—Se consideran y aprueban los despachos de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, en los siguientes proyectos de ley:

- I.—**Declarando en vigencia** para el año 1936 el **presupuesto** de gastos y recursos de la ley número 12.150.
- II.—**Trabajos públicos** para el año 1936.
- III.—**Refuerzo de gastos del Departamento de Justicia e Instrucción Pública.**
- IV.—**Refuerzo de gastos para la Imprenta del Honorable Congreso.**
- 62.—**Moción** del señor diputado Godoy, para que se traten sobre tablas dos despachos de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, uno autorizando a la Presidencia de la Honorable Cámara a nombrar una comisión especial que estudie los presupuestos de las reparticiones autónomas, y otro autorizando la inversión necesaria para establecer un sistema de votaciones electromecánicas. Es aprobada.
- 63.—Se considera y aprueba el despacho a que hace referencia, en primer término, el número anterior.
- 64.—Se considera y aprueba el despacho a quo hace referencia, en segundo término, el número 62.
- 65.—**Mociones de preferencia:** del señor diputado Alonso, sobre un despacho de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, por el que se crea un juzgado federal en Río Cuarto. Y del señor diputado Arce, sobre el despacho de la Comisión de Higiene, referente a un pabellón anexo al hospital Tornú. Quedan en suspenso.
- 66.—**Moción** del señor diputado Noble (R. J.), para que la Cámara se reúna a las 17 horas, con media hora de tolerancia. Es aceptada.

—En Buenos Aires, a veinticinco de septiembre de 1935, siendo la hora 16 y 30:

1

## ACTA

**Sr. Presidente (Fresco).** — Queda abierta la sesión. Hay 88 señores diputados presentes en el recinto.

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

—Por indicación del señor diputado Arácz (Ernesto M.), se suprime la lectura, y se da por aprobada el acta.

2

## ASUNTOS ENTRADOS

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

I

Buenos Aires, septiembre 20 de 1935.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

El Poder Ejecutivo tiene el honor de someter a vuestra honorabilidad, en cumplimiento de los preceptos constitucionales, el convenio sobre represión de la falsificación de moneda y otros valores públicos, firmado en esta Capital el 2 de julio último, entre la República Argentina y la República de Chile.

Por dicho convenio se establecen los medios más eficaces para perseguir la falsificación de moneda metálica o fiduciaria, como asimismo de títulos de la deuda pública u otros instrumentos de crédito y billetes de lotería.

El Poder Ejecutivo espera que vuestra honorabilidad ha de servirse, en consecuencia, prestarle su aprobación en la forma del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.

*Carlos Saavedra Lamas.*

## PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º — Apruébase el convenio para reprimir la falsificación de moneda y otros valores públicos, firmado en esta Capital el 2 de julio de 1935, entre la República Argentina y la República de Chile.

Art. 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*Carlos Saavedra Lamas.*

—A la Comisión de Negocios Extranjeros y Culto.

de la Nación y de la provincia de Santiago del Estero, que le han acordado una modesta subvención durante algún tiempo.

El fundador de esta escuela, don Bernardo Irurzun, falleció en La Banda, quince años después de haber iniciado esta obra. Le sucedió en la tarea su esposa y colaboradora, doña Mercedes S. de Irurzun, la que ha continuado en su puesto hasta el día de hoy, en que, anciana y sin recursos, tiene el dolor de ver amenazada su escuela por la apertura reciente de una escuela nacional y otra provincial en el mismo barrio en que ella con su esposo sostuvieron con gran esfuerzo, durante 31 años, la suya propia. Considero a la señora viuda de Irurzun una verdadera servidora de la cultura del país, que por su obra ha comprometido la gratitud del Estado y se ha hecho acreedora a una pensión, que constituirá en su vejez el único medio de vida.

*Nicolás Repetto.*

**Sr. Presidente (Fresco).** — En consideración en general.

—Sin observación, se aprueba en general y en particular.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Queda sancionado. Se comunicará al Honorable Senado.

## 42

### COORDINACION DE TRANSPORTES

**Sr. Corominas Segura.** — Yo he formulado moción de que se pase a la orden del día.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se votará.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Fresco).** — En consideración en particular el despacho sobre coordinación de transportes en caminos nacionales.

**Sr. Pueyrredon.** — Solicito que se invite al señor ministro de Obras Públicas, que está en antecala.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Así se hará.

**Sr. Pena.** — Pido la palabra.

En la edición de «The Economist»,

de los primeros días del mes pasado, se hacía referencia al proyecto que en este momento considera la Cámara, y con ese sentido práctico que caracteriza a los ingleses, se anticipaba que ya no era posible que fuera sancionado en el presente período. Decían esto, los ingleses, no obstante la formidable presión que habían venido ejerciendo en el transcurso de los últimos meses para conseguir la sanción de esta ley. No podían concebir ni imaginar que en un Parlamento fuera posible, en las condiciones precarias de este despacho, llegarse a retirarlo, a presentarlo de nuevo y a votarlo con una inusitada precipitación, que vulnera todas las reglas sanas y las condiciones normales en la consideración de los asuntos públicos.

—Ocupa su banca en el recinto, el señor ministro de Obras Públicas, don Manuel R. Alvarado.

Pero hemos visto a la mayoría ponerse en movimiento para servir los intereses del monopolio ferroviario; diputados en países vecinos, regresan apresuradamente para formar un quórum precario y sancionar, de una manera rápida, ésta y otras medidas aun mucho más graves.

En ese comentario de «The Economist» se presenta la modificación que se ha hecho al despacho en el artículo 1º como una modificación que en cierto modo atenúa la gravedad del despacho originario, en cuanto disminuye la intervención preponderante que tenían antes las empresas ferroviarias en la comisión organizadora de esta coordinación. Pero todos sabemos que se trata de una modificación que, aparte de haber tomado algunos enunciados del proyecto socialista, mantiene — como que es un remedo —, la influencia preponderante de los ferrocarriles en este asunto, dándole a la ley en trámite, no el carácter de coordinación de transportes, sino simplemente el de subordinación del transporte automotor a los intereses del monopolio ferroviario.

Y en este asunto convendrá, señor presidente, dejar sentadas algunas verdades, aunque sean desagradables.

El señor ministro de Obras Públicas, por razones de salud, se fué a Italia y nos complacemos en verlo restablecido, pero ha tenido tiempo, a pesar de su salud, de estar en Londres con los magnates ferroviarios hablando de estas cuestiones.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — ¡No es exacto! ¡Pruebe la afirmación que acaba de hacer el señor diputado! Yo no he hablado con los titulados magnates a que se refiere el señor diputado, absolutamente de ningún asunto que se vincule con la cuestión que está en debate, ni otro alguno.

**Sr. Pena.** — ¿El señor ministro de Obras Públicas no ha estado en Londres?...

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Sí, he estado en Londres.

**Sr. Noble (R. J.).** — Pido la palabra.

Esa es la consecuencia de no saber medirse en las palabras. El señor diputado ha iniciado su discurso en la misma forma en que lo hace siempre, atribuyendo a la mayoría parlamentaria el propósito de poner los intereses del país al servicio de las grandes empresas capitalistas. Pido que se dé lectura al artículo 148 del reglamento.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — El señor diputado pretende presentar al ministro de Obras Públicas como subordinado al interés particular de las empresas ferroviarias, y el ministro exige ser respetado porque entiende defender los intereses del país. No va a tolerar ninguna imputación de esa naturaleza.

**Sr. Presidente (Fresco).** — La Presidencia va a hacer respetar al señor ministro. Se va a leer el artículo pertinente del reglamento.

**Sr. Pena.** — Permítame el señor presidente...

—Suena la campana de orden.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a leer el artículo 148 del reglamento.

—Se lee:

Son absolutamente prohibidas las alusiones irrespetuosas y las imputaciones de mala intención o de móviles ilegítimos hacia las Cámaras del Congreso y sus miembros.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Queda notificado el señor diputado.

**Sr. Pena.** — El reglamento es muy sabio. Había previsto lo que iba a decir, de que el ministro estuvo en Londres.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Ruego al señor diputado guarde las formas parlamentarias.

**Sr. Noble (R. J.).** — No puede hacer imputaciones gratuitas el señor diputado.

**Sr. Pena.** — A ese hecho se agrega el conocido banquete de Plaza Constitución, demasiado conocido para que hagamos a su respecto comentarios.

**Sr. Noble (R. J.).** — Pido al señor presidente que tenga en cuenta las disposiciones reglamentarias.

**Sr. Pena.** — Ya cuando se trató en la Cámara del año pasado el protocolo de Londres, me permití decir, en la sesión del 20 de agosto, estas palabras que creo son de absoluta oportunidad: «Hay en todo este Convenio de Londres inteligencias financieras para servir de las necesidades de este gran pueblo en beneficio de capitales que aquí tienen gran influencia, favorecidos por ganaderos que están dispuestos a entregar toda la economía nacional a los intereses de esos grupos capitalistas»

«La Prensa» de junio de este año, en una información de junio 19 (United) da cuenta que el ministro de Relaciones Exteriores Samuel Hall contestó una interpelación en la Cámara de los Comunes sobre si el gobierno pediría a la Argentina que se remedien los inconvenientes que las autoridades argentinas continúan imponiendo a las operaciones de las empresas ferroviarias y declaró: «Espero que el presidente de la República dará a conocer en fecha próxima una resolución

sobre ciertas cuestiones que se discuten, relacionadas con el funcionamiento de los ferrocarriles argentinos; al mismo tiempo asegura que este asunto es cuidadosamente vigilado». Oigan bien los señores diputados «vigilado».

Cuanto se ha dicho, tanto por la mayoría como por la minoría, está basado principalmente en la situación financiera de los ferrocarriles. Por mi parte deseo hacer notar que este informe que se nos ha pasado, está cuidadosamente hecho con los años que se sabe fueron de máxima depresión económica y de honda repercusión financiera sobre toda la actividad universal, tomando los años 1929 a 1933, omitiendo el de 1934.

Este informe está hecho en condiciones tan deficientes que a ratos parecería ser escrito por una persona, porque habla a veces en primera persona del singular y en otras, como se trata de una comisión, se acuerda y usa la primera persona del plural.

Aquí está el informe remitido por el señor ministro de Marina, a cargo interinamente de la cartera de Obras Públicas, y como puede verse en el folio 6 en que dice «recordaré», después dice «debemos». De manera que hay plurales y singulares que revelan que este informe se ha hecho en condiciones muy extraordinarias.

**Sr. Noble (R. J.).** — Y además que el señor diputado está enfermo de suspicacia.

**Sr. Pena.** — El señor diputado es el niño molesto de la mesa.

**Sr. Noble (R. J.).** — ¡El «niño molesto de la mesa» no le va a permitir que haga ninguna imputación a la mayoría parlamentaria!

—Suena la campana.

**Sr. Iriondo.** — Está en discusión el artículo 1º.

**Sr. Ruggieri.** — ¿Qué significa «no permitir»?

**Sr. Noble (R. J.).** — ¡Que vamos a hacer aplicar...

—Suena la campana de orden.

**Sr. Uriburu.** — ¿Qué está en discusión?

**Sr. Pena.** — Cuando fué la misión Roca a Londres, el país supo, atónito que estaba integrada por un abogado ferroviario que se permitió decir en aquella capital inglesa, que la Argentina se parecía a un importante dominio británico.

**Sr. Pueyrredon.** — No es exacto. El doctor Guillermo Leguizamón lo rectificó en una nota que tuvo entrada en esta Cámara.

**Sr. Pena.** — Las rectificaciones no sirven.

Cuando días pasados el ministro de Obras Públicas daba a conocer conclusiones que no eran tales, sino proyectos de conclusiones de la Conferencia Internacional de Ferrocarriles en Madrid, me permití decir que todo eso que el ministro refería debía relacionarse con países que por su densidad de tráfico, por su superficie territorial, por la naturaleza de su suelo y de sus ferrocarriles, algunos de propiedad del Estado, no admitían comparación en el problema que estábamos debatiendo. El señor ministro contestó que ello podía servir para un discurso. Le agradezco la observación, porque es evidente que esos son los fundamentos de un discurso que podría hacerse de no mediar la circunstancia de estar limitado mi tiempo en el uso de la palabra a quince minutos.

Propuse en la Cámara la designación de una comisión especial que estudiara la situación de los capitales ferroviarios, la que solicitó del Poder Ejecutivo la remisión de una cantidad de informes que recién llegaron el mes pasado, y aun no he podido leer, porque el señor presidente de la comisión, diputado Costa Méndez, me los solicitó para informarse previamente. Esta es la razón por la cual la comisión no ha podido en modo alguno producir despacho.

Estamos de nuevo frente a una situación en que la Argentina se encuentra a merced de los hombres financieros del mundo, que tienen conocimiento claro y preciso del porvenir de los negocios.



Originariamente fuimos generosos en extremo con los ferrocarriles. Les entregamos todo; absolutamente todo. Queríamos la unidad nacional, y a ese precio no pusimos ninguna limitación ni reparo. Los ferrocarriles fueron en este país minas de oro para los hombres que, después de haber cobrado con creces todo cuanto aquí invirtieron, todavía están reclamando dividendos sobre un capital que el país ya ha pagado, no sé cuantas veces. Por lo demás, se trata de capitales invertidos en el país y que han sido el fruto de la explotación, denunciada en Inglaterra por las legislaciones de fábrica, de aquel capitalismo aventurero y voraz que hacía trabajar a las criaturas hasta 16 horas por día, bajo el látigo. Así se amasó en el siglo pasado la fortuna de los hombres cuyos hijos y cuyos nietos reclaman aún ahora del pueblo argentino la libra de carne de Shylock.

Nos encontramos, pues, frente a esta situación: los capitales invertidos han sido ya pagados; los rieles han sido colocados metro a metro y los terraplenes han sido hechos metro a metro por los criollos y por los inmigrantes, que han dejado aquí su vida en aras del trabajo, explotados en la forma despiadada en que lo fueron en las épocas iniciales del capitalismo argentino. Pero seguimos pagando y debemos seguir pagando a través de los siglos la hipoteca ilevantable. Por eso el doctor Justo, señalando la urgente necesidad de nacionalizar los ferrocarriles argentinos, ha dicho en *Teoría y práctica de la historia*, que solamente en la imprevisión de las primeras horas pudo explicarse que se hubiera dejado hacer por empresas privadas los ferrocarriles. Y, sin embargo, hoy estamos bajo los apremios de esta legislación precipitada dejando de lado, hace rato, una orden del día que se propone ampliar los ferrocarriles del Estado, porque hay que ceder paso, primero, a los ferrocarriles particulares.

Los hombres de negocios saben bien lo que les conviene. Pero en el pueblo argentino hay, no ya el instituto que

hubo antes, sino la clara inteligencia de su verdadera situación y de las necesidades de su porvenir. Frente a los intereses dominantes del capital ferroviario, del capital frigorífico, del capital cerealista y de todos los que estrangulan la actividad argentina, hay una conciencia pública argentina despierta y que quiere poner límite a tales abusos.

Allí está la base de nuestra disidencia y el motivo de nuestra protesta, porque no ha de hacérsenos creer que la preocupación que inspira estos proyectos es la de salvar a los trabajadores...

—Súena la campanilla que indica que ha vencido el término acordado al orador para su exposición.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Corresponde votar si se acuerda una prórroga al señor diputado.

**Sr. Pena.** — Sólo me resta decir dos palabras.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Reglamentariamente, corresponde la votación.

**Sr. Pena.** — Si se desea concederme el uso de la palabra, hablaré dos minutos más.

**Sr. Presidente (Fresco).** -- Si no hay oposición, continuará con la palabra el señor diputado, por dos minutos, y vencidos esos dos minutos, la Presidencia cortará su exposición.

**Sr. Palacio.** — Es que el señor diputado no está hablando sobre el artículo que está en discusión.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a votar si se concede ampliación de término para que continúe en el uso de la palabra el señor diputado por la Capital.

—Resulta negativa.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a votar en particular el artículo 1°.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 2°.

**Sr. Moret.** — Pido la palabra. En la discusión en general, los di-

putados socialistas manifestaron que una de las objeciones más importantes que hacemos al despacho de la mayoría, era que en lugar de un despacho de verdadera coordinación, parecía ser un despacho que tendía a defender ciertos aspectos — acerca de cuya legitimidad no me pronuncio — que interesaban particularmente a las empresas ferroviarias.

Caracterizando mejor, podría decir que la inspiración predominante en el despacho de la mayoría y en los proyectos que lo han precedido ha sido de origen ferroviario.

Desde que se comenzó a agitar el problema de la coordinación del transporte, nos encontramos con la acción de los ferrocarriles, como que la cabeza de proceso, diríamos así, se halla en el memorial de 12 de noviembre de 1931 en el que, a raíz de la sobretasa a la nafta, decretada por el Gobierno Provisional, los ferrocarriles expresaron que veían con recelo los resultados que, sobre la explotación ferroviaria, podría tener el desenvolvimiento del plan caminero nacional. Después de exponer algunos argumentos para justificar su afirmación de que la legislación vigente y la acción de los poderes públicos tendía a perjudicar al ferrocarril, gravándolo en distintas formas, mientras se dejaba en absoluta libertad al transporte automotor, fundamentaba sus demandas en varias proposiciones que enuadraban genéricamente dentro de un pedido de igualdad. Lo injustificado de este pedido fué puesto en evidencia en el debate en general.

Los ferrocarriles concretaban su pedido en estas proposiciones que saco del libro del señor Ramos Mejía publicado en 1933 y denominado *Coordinación de los transportes*.

A este propósito, me voy a permitir una pequeña digresión para decir que reconozco complacido que las empresas ferroviarias y círculos afines han puesto a nuestra disposición un abundante material, hecho elogiabile, no solamente por la abundancia de él, sino tam-

bién porque ha sido seleccionado con una probidad mental muy grande que trasunta de la idiosincrasia particular de la nación inglesa. Así todos los argumentos que podemos hacer valer en contra del despacho de la mayoría, los hemos sacado íntegramente de las publicaciones que los ferrocarriles nos han enviado y hasta podríamos decir que si la mayoría de la comisión hubiese estudiado con real preocupación los hechos que se exponen en estos memoriales, podría haber despachado un verdadero proyecto de coordinación de transportes. En cambio, vamos a ver qué es lo que ha salido de sus deliberaciones.

En este libro del señor Ramos Mejía, se concretan las demandas de los ferrocarriles en la siguiente forma: «Actualmente la industria del transporte terrestre se encuentra excesivamente favorecida por el Estado. Para ella todo se facilita, nada se restringe, a la inversa de lo que sucede con los ferrocarriles. Estos se encuentran sometidos a una rígida legislación y a una reglamentación que no les deja la libertad de acción acordada a otras grandes industrias del servicio público.

«El transporte por caminos debería estar igualmente reglamentado.»

Recalco esta conclusión porque la reputo de una importancia fundamental para comprender perfectamente bien el sentido del despacho de la mayoría.

Y entonces, en virtud de lo que he leído, el transporte por caminos, debería ser igualmente reglamentado, ya que el Poder Ejecutivo mandó a la Cámara un proyecto, que tomaba en cuenta particular, si no exclusivamente, ese pedido de los ferrocarriles de que el transporte automotor debería soportar las mismas cargas que los ferrocarriles.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — ¿Me permite una interrupción el señor diputado?

**Sr. Moret.** — Con mucho gusto.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Desearía que el señor diputado mani-

fieste de qué fecha son las publicaciones del señor Ramos Mejía de que hace mención y en qué fecha el Poder Ejecutivo envió el proyecto a la Cámara.

El señor diputado va a comprobar así, que la fecha originaria del proyecto es bastante anterior a la serie de publicaciones que han hecho los ferrocarriles, lo cual demostraría que el Poder Ejecutivo no ha necesitado ser asesorado directamente — aunque no hubiera habido inconveniente ninguno, por otra parte, en consultar a las autoridades, diré así, ferroviarias, que existen en el país —, sino que ha estudiado el problema a la luz de otros antecedentes, recogiendo en las fuentes, podría decir, todo lo que se comenzaba a hacer en distintos países del mundo para corregir lo que nosotros queríamos evitar.

**Sr. Moret.** — En contestación a la pregunta concreta del señor ministro, le diré que el pedido de los ferrocarriles se encuentra en el memorial del 12 de noviembre de 1931 y que el mensaje del Poder Ejecutivo es del 17 de agosto de 1932.

De las publicaciones de Ramos Mejía he sacado el memorial presentado, como digo, el 12 de noviembre de 1931.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Que comprendía muchísimos proyectos y que rozaba muy por encima la cuestión de la coordinación de los transportes.

**Sr. Moret.** — No tanto, señor ministro, porque el pedido principal que formulaban era respecto a la igualdad de tratamiento.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Lo que se estaba discutiendo, en ese momento, en el mundo entero.

**Sr. Palacio.** — Una cosa es el memorial de los ferrocarriles y otra lo que está a consideración de la Cámara. Son cosas completamente distintas.

**Sr. Moret.** — Voy a continuar, señor presidente.

Ese punto fundamental cuya iniciación se encuentra en el memorial de los ferrocarriles de noviembre de 1931, pasó al proyecto del Poder Ejecutivo. Voy a citar, sin leerlos, los artículos

1º, 5º, 9º, 10 y 11 del proyecto del Poder Ejecutivo en todos los cuales se encuentran cláusulas que tienden — he dicho que por el momento no me pronunciaré sobre su justicia — a imponer a los automotores las mismas cargas que soporta el ferrocarril.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Análogas.

**Sr. Moret.** — Análogas.

Ese punto pasó del proyecto del Ejecutivo al despacho de la mayoría de la comisión, que figura en la orden del día número 126 del año 1934. Con algunas modificaciones a que luego me referiré pasó también al despacho que consideramos y en particular a los artículos 2º, 4º y 6º.

Concretamente, en lo que respecta al artículo 2º no habría nada que objetar al pedido de las empresas y al criterio con que la mayoría de la comisión ha despachado estos proyectos si las condiciones técnicoeconómicas a las cuales se refieren las disposiciones legales que se pretende sancionar, fuesen similares a las que afectan a los ferrocarriles, a igualdad de disposiciones legales. Es aquí donde formulo un cargo fundamental a la mayoría de la comisión que no ha llegado a la raíz misma del problema para comprobar que las condiciones técnicoeconómicas en que se desenvuelve el tráfico ferroviario y en que se desenvolverá el tráfico automotor son totalmente distintas.

**Sr. Pueyrredon.** — No se equipara el ferrocarril con el camino. Pareciera que el señor diputado no ha leído el despacho.

**Sr. Moret.** — Verá el señor diputado cómo, entrando a las expresiones precisas del artículo en discusión, le señalaré que ese criterio se impone.

Ante todo me referiré al artículo 1º de la orden del día número 126, antecedente inmediato del artículo 2º de la orden del día número 184.

Los puntos básicos de ese artículo son los siguientes: se aplica, salvo una excepción, que luego destacaré, a todos los transportadores que realicen un comercio dentro de lo que la técnica

jurídica norteamericana ha denominado *interstate* —, entre Estados — y establece para la realización de ese comercio el régimen de las concesiones. Es exactamente la misma norma que se aplica a los ferrocarriles, a los cuales se les dice lo mismo: toda persona o sociedad que se proponga exportar el transporte ferroviario, deberá someterse a las disposiciones de las leyes y deberá obtener una concesión del Poder Ejecutivo nacional. Pero la situación de los ferrocarriles y de los transportadores por camión es totalmente distinta. No me extenderé mucho sobre esto que sería interesante, por no cansar la atención de la Honorable Cámara.

—Suenan la campanilla que indica el vencimiento del término reglamentario acordado al orador.

Señor presidente: Estoy hablando en representación del sector socialista.

**Sr. Presidente** (Fresco). — Entiendo que no, señor diputado.

**Sr. Moret**. — Y creo que el artículo pertinente, número 157, respecto a la discusión en particular, dice que regirán las mismas excepciones que rigen en la discusión en general.

**Sr. Presidente** (Fresco). — La Presidencia entiende que, por la representación del sector, en la sesión anterior habló el señor diputado Castiñeiras y el señor diputado Coca en nombre de la minoría.

**Sr. Moret**. — Hablaron en general. Por otra parte en particular, esos señores diputados no harán uso de la palabra en nombre del grupo.

**Sr. Pueyrredon**. — El señor diputado está concretando.

**Sr. Presidente** (Fresco). — Bien; continúe el señor diputado.

**Sr. Moret**. — La base técnica del transporte por ferrocarril impone de hecho el monopolio. Las vías construidas por las propias empresas no pueden, evidentemente, ser recorridas por ningún vehículo que no pertenezca a la empresa. Por lo tanto, es lógico que, ya que se otorga un derecho exclusi-

vo a la vía, el Poder Ejecutivo inter venga y otorgue la concesión.

Por otra parte, la vía es de construcción costosa y el tráfico ferroviario tiene su mayor ventaja en el hecho técnico de que transporta gran cantidad de cargas y que cuanto mayor es la carga que puede transportarse por unidad, mayor es la economía de arrastre. En cambio, en el camión las circunstancias son totalmente distintas. La vía, sea costeadada de rentas generales, lo que no es exacto, sea costeadada por los propios automotores mediante impuestos a la nafta, es construída por la Nación y puesta a disposición de toda persona habilitada por la autoridad competente en atención a razones de seguridad y capacidad, que quiera utilizarla, sea con propósitos personales o con propósitos comerciales. Esa es una diferencia fundamental que hace que no pueda regir sobre los caminos, para el transporte comercial, la misma norma que rige para el transporte ferroviario, que es la norma de la concesión.

En el libro muy interesante que los señores diputados habrán de conocer, *Documentos de la Cámara de Comercio Internacional*, «La route rail et en quarante país», se dice con perfecta claridad que la concesión es de la esencia del transporte ferroviario y que el régimen del permiso o licencia es de la esencia del transporte automotor.

**Sr. Pueyrredon**. — Es licencia lo que dice el despacho.

**Sr. Moret**. — Efectivamente, señor diputado.

**Sr. Pueyrredon**. — ¿Entonces, para qué perdemos tiempo?

**Sr. Moret**. — Fíjese el señor diputado Pueyrredon, en que he dicho que me iba a referir como antecedente a la orden del día 126, donde todavía la comisión no se había apercibido de la diferencia fundamental existente entre el régimen de las concesiones, por naturaleza exclusiva, y el régimen de los permisos, por naturaleza libre a toda persona que lo solicite dentro de determinadas condiciones establecidas con anterioridad.

**Sr. Pueyrredon.** — Cuando se abrió, la comisión modificó y mejoró su despacho. En todo caso, el punto habría quedado para la discusión en particular.

**Sr. Moret.** — Modificó las palabras, pero deja el concepto de concesión en otra serie de disposiciones del actual despacho, que voy a considerar.

**Sr. Pueyrredon.** — Es licencia siempre.

**Sr. Moret.** — Dice licencia, pero impone condiciones de concesión.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — ¿Y qué es lo que acuerda actualmente la Municipalidad de la Capital para la circulación de ómnibus?

**Sr. Moret.** — Hay, además, razones técnicas que hacen que el régimen legal ferroviario no sea aplicable al transporte automotor.

Mientras, como he dicho, por razones de economía de gastos generales y de tracción en el ferrocarril se impone el transporte en grandes masas, en el transporte automotor es todo lo contrario, y predomina la unidad de transporte, sino la unidad aislada, cuando más, con uno o dos acoplados, pero eso en forma excepcional. Y al predominar la unidad individual de transporte, cambia completamente, por esa razón técnica, el régimen económico de la explotación. No se concebiría la existencia de pequeñas empresas o individuos aislados en la explotación de ferrocarriles, pues para ello se impone la gran empresa. En cambio, en el transporte caminero la gran empresa es la excepción, mientras que el transporte individual o semiindividual, de pocas unidades, es la regla. Ello así por la sencilla razón de que en la aplicación técnica de este transporte la atención individual sobre el motor, el combustible, la lubricación, las gomas, el cuidado general del material, es el factor preponderante que decide del éxito o del fracaso financiero de una explotación, y en este caso nadie mejor que el directamente interesado en la explotación de una unidad de transporte para reducir esos gastos al mínimo.

Es por eso que las grandes empresas de camionaje de transporte por caminos han fracasado en casi todos los países. En la Argentina tenemos un caso típico: en la ciudad de Buenos Aires se formó una gran empresa que quería absorber casi todo el movimiento de comunicaciones de la Capital, la C.A.T.I.T.A., si no me equivoco; y el resultado no fué favorable a esa empresa, que prácticamente ha quedado reducida a la explotación de muy pocas líneas. En cambio, el transporte de automóviles colectivos a base de propietarios de uno o dos vehículos o de medio vehículo — dos propietarios para uno solo — ha tenido un gran éxito. En Estados Unidos las grandes empresas de camionaje se han visto obligadas a dar participación en los beneficios o a repartir acciones al personal que maneja camiones.

¿Contempla el despacho de la mayoría esta realidad nacional? El señor presidente en su informe nos ha mencionado muchos antecedentes extranjeros, pero no menciona antecedentes nacionales, que son muy ilustrativos para el caso. La Dirección Nacional de Vialidad nos dice que en los servicios automotores en el país existen 2.200 pequeños propietarios de medio, uno o dos vehículos, diez compañías con 20 vehículos, término medio, o sea 200 vehículos en compañías frente a 2.200 vehículos individuales, y dos compañías con 3 y 6 vehículos, respectivamente. Este informe es de julio 15 de 1935 en contestación a un pedido oficial del diputado que habla.

Quiere decir que en la Argentina se impone este hecho técnicoeconómico que he señalado: la gran empresa para el transporte automotor es la excepción. Mientras eso sucede, el despacho de la mayoría de la comisión, particularmente, más el de la orden del día 126 que el de la 184, parecen creer que el transporte automotor por caminos en el país habrá de seguir la influencia del transporte ferroviario, y habrá de realizarse por grandes empresas. De ahí que el artículo 9º del despacho, orden del día 126, que hoy no

existe ya, es perfectamente ilustrativo al respecto, al hablar de los boletos, las cartas de porte, estaciones, iniciación de los viajes, tonelajes, etcétera, lo trataba evidentemente en la suposición de que el transporte se iba a hacer por grandes empresas, que son las únicas que tienen la posibilidad de cumplir la disposición de ese artículo 9°.

En el despacho actual rige el mismo concepto, en parte, no sé si es porque los diputados que han reformado el anterior olvidaron sacar algunas cláusulas o porque no percibieron perfectamente las diferencias que había. Por ejemplo, dice, el artículo 2°: «Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.» Esto, que sería perfectamente comprensible si el tráfico automotor se fuese a realizar por grandes empresas, se vuelve absurdo, permítaseme el término, cuando se trata de la forma como se realiza y se va a seguir realizando, por las razones técnicoeconómicas a que me he referido, el transporte automotor.

Se me han señalado dos casos particulares que voy a presentar como ejemplo, advirtiéndome que me hago cargo de que al final del artículo hay una restricción de importancia. En Punta de Rieles, del Ferrocarril del Sud, Zapala, territorio del Neuquén, que está dentro de las disposiciones geográficas de este artículo, un mecánico, dueño de un taller situado en esa localidad, realiza durante la estación del verano, con dos o tres automóviles, uno manejado por él y los otros por empleados suyos, vehículos antiguos y destartados, el importantísimo servicio de transportar pasajeros por el paso de Pino Hachado hasta la vecina República de Chile. Ese meritorio factor del progreso vial argentino en esas apartadas regiones ten-

dría, de acuerdo a las disposiciones de este artículo 2°, que solicitar en la Capital Federal el permiso para transportar pasajeros, por cuanto no entra dentro de la excepción que dice que queda excluido el transporte realizado por cuenta de terceros, cuando los vehículos automotores sean conducidos por sus propietarios. Como tiene más de un vehículo y a menudo no lo conduce él mismo sino alguno de sus dos empleados, ya no entra en las disposiciones finales de este artículo y tendría que venir a pedir ese permiso a la Capital Federal, y posiblemente el sellado y los depósitos que exige la ley serían mayores que el costo de los vehículos destartados, con los que, como he dicho, realiza ese transporte; cuyo ejemplo señalo a la Cámara y que es general en todas las regiones de la República.

**Sr. Pueyrredon.** — ¿Si me permite el señor diputado?

En el decreto reglamentario que se dictará serán contemplados ese caso y muchos otros, para evitar que la persona que mencionaba no tenga que costearse hasta la Capital Federal.

**Sr. Moret.** — Señalaré otro ejemplo que va a justificar la modificación que voy a proponer a este artículo y que espero que la comisión aceptará.

**Sr. Ahumada.** — ¿Me permite el señor diputado?

Para decirle que el caso que el señor diputado ha señalado tan bien, desgraciadamente es la regla general en las provincias del Norte y la circunstancia que el señor diputado anota pensaba presentarla como una de las objeciones más fundamentales en contra de este artículo.

**Sr. Moret.** — Me place que coincida conmigo el señor diputado por Catamarca, que conoce las condiciones en que se efectúa el transporte en las regiones alejadas de la República.

**Sr. Pueyrredon.** — ¿Pretende el señor diputado que en la ley se disponga que haya un empleado de la Comisión de Coordinación de Transportes en cada una de las localidades de la Repúbli-

ca? Esa es una cuestión de reglamentación.

**Sr. Moret.** — Voy a proponer una modificación que si el señor miembro informante de la mayoría de la comisión la percibe bien, la va a encontrar muy justificada; pero voy a señalar ahora en el extremo opuesto otra situación: me traslado a la Capital y veo uno de esos expresos que por cuenta de terceros transportan desde las estaciones o el puerto, baules u otras cargas, o que hacen mudanza de muebles. No sólo el propio propietario maneja uno de esos camiones, sino que muchas veces posee dos o tres camiones y trabaja con ayudantes. Y bien, señores diputados: si se va a aplicar la disposición de ese artículo que consideramos, una persona que quiera hacer mudar sus muebles o transportar cualquier carga, accidentalmente, de la ciudad de Buenos Aires a la vecina localidad de Avellaneda, no podría hacerlo sino por intermedio de aquellas empresas o de aquellos servicios de expresos que previamente hayan solicitado ese permiso o concesión.

**Sr. Pueyrredon.** — Si el señor diputado toma un taxímetro para ir hasta el Alvear Palace Hotel, donde se aloja, ese taxímetro ha pedido una concesión en la que se reglamenta hasta el tamaño de las ventanillas.

**Sr. Moret.** — No es exacto. Ese taxímetro ha pedido solamente un permiso que es obligatorio que la Municipalidad se lo conceda si se han cumplido todas las condiciones de seguridad e higiene que la ordenanza municipal establece.

**Sr. Pueyrredon.** — ¿Quiere que le lea todas las trabas de la reglamentación?

**Sr. Moret.** — Es sobre higiene y seguridad, señor diputado.

Ahora, para obviar estas dificultades que surgen en virtud del despacho...

—Suena la campanilla que anuncia la terminación del término reglamentario para el uso de la palabra.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Lamento tener que interrumpir al señor diputado.

La Presidencia entiende que reglamentariamente el señor diputado no puede hablar por un periodo mayor de 15 minutos, porque considera que no es representante del sector. En la discusión en general, ha hablado en nombre del sector el señor diputado Castiñeiras. Y no es posible que en la discusión en particular se haga rotación entre los diputados del sector y puedan hablar todos sin limitación en su nombre.

Esa es la interpretación que da el presidente al reglamento. Entiendo que es limitativo y no extensivo. De modo que si no estuviéramos de acuerdo con el señor diputado, someteré a la resolución de la Cámara esa duda, con respecto a la interpretación reglamentaria.

**Sr. Moret.** — La Presidencia me permitirá que diga dos palabras para exponer mi punto de vista.

Es evidente que con respecto a un despacho de la importancia de éste se hace para su estudio una repartición de trabajo entre los miembros del sector.

**Sr. Presidente (Fresco).** — El reglamento no admite la rotación para hablar en nombre del sector.

**Sr. Moret.** — Es evidente que el diputado que habla en general, en nombre del grupo, puede no ser el que haya estudiado las diversas cuestiones en particular. En este caso va a hablar en nombre del grupo, en la discusión en particular, el diputado que está en el uso de la palabra, y no habrá rotación, como dice el señor presidente.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Eso no es posible, a juicio de la Presidencia. Como no se pueden turnar entre los miembros de la minoría de la comisión, para hablar en nombre de la misma, tampoco se pueden turnar entre varios diputados para hablar en nombre del sector. Eso es absolutamente claro. El sector socialista ha designado para hablar en su nombre al señor diputado Castiñeiras, porque es el que hizo uso de la palabra en la discusión en general.

**Sr. Moret.** — En la discusión en general.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Así como pueden hablar sin limitación de tiempo un solo autor del proyecto y un representante de la comisión — uno por la mayoría y otro por la minoría de la comisión — también debe haber en ese sentido un solo representante de cada sector. Ese es el espíritu de la reforma del reglamento.

Ahora, si el señor diputado promete una discreción que me permita hacer uso de mi buena voluntad, que la tengo para todos los diputados, no haré la cuestión reglamentaria.

**Sr. Moret.** — Iba a proponer la modificación del artículo.

**Sr. Castiñeiras.** — Si me permite el señor presidente...

Yo creo que posiblemente la interpretación que da al reglamento el señor presidente está basada en la sospecha de que nosotros valiéndonos de ese recurso vamos a hacer rotación entre los representantes del grupo para hablar en particular.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Me he referido a la interpretación estricta del reglamento. No tengo suspicacia de ninguna naturaleza.

**Sr. Castiñeiras.** — El grupo ha designado al señor diputado Moret para hablar en su nombre; de modo que me parece prudente que el señor diputado Moret pueda continuar su exposición.

**Sr. Presidente (Fresco).** — El señor diputado conoce mi criterio. De modo que espero que el señor diputado se conduzca en forma que responda a la hidalguía que la Presidencia ha tenido para con él.

**Sr. Pflieger.** — Si me permite...

Esto podría invocarse luego como un precedente. Quiero, a mi vez, dejar establecido para la oportunidad en que se planteara el caso, que disiento con el criterio del señor presidente.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Si se plantea la cuestión de interpretación, resolverá la Cámara.

**Sr. Palacio.** — Según el reglamento, ¿durante cuánto tiempo puede hablar

cada diputado en la discusión en particular?

**Sr. Presidente (Fresco).** — Quince minutos, con excepción del miembro informante, del autor del proyecto y del representante del sector. En nombre del sector ha hablado el señor diputado Castiñeiras en la discusión en general.

**Sr. Pflieger.** — Puede hablar otro diputado en la discusión en particular.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Debe haber un solo representante del sector, como hay un solo autor del proyecto y un solo representante de la mayoría y otro de la minoría de la comisión.

**Sr. Pflieger.** — El reglamento hace distinción entre discusión en general y particular.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Son correlativas las interpretaciones. Así lo entiende la Presidencia.

**Sr. Ruggieri.** — ¿Qué importancia tiene el cambio de representante del sector?

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se presta a abusos y obstrucción parlamentaria que no está dispuesta la Presidencia a tolerar.

**Sr. Ruggieri.** — El espíritu de la disposición del reglamento es limitar el uso de la palabra a un tiempo determinado; pero no mutilar la atribución de un sector para conferir la representación a uno de sus miembros.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Continúa con la palabra el señor diputado por la Capital.

**Sr. Ruggieri.** — El diputado Moret habla en nombre de nuestro sector, en este caso, por resolución del mismo.

—Suena la campana.

**Sr. Moret.** — Voy a proponer un cambio en la terminología del artículo. Donde dice: «Toda persona o sociedad que se proponga efectuar», etcétera, propongo se diga: «la explotación de los servicios públicos de transporte automotor por camino», que es el verdadero término dentro de la legislación universal y el que emplea la Dirección Nacional de Vialidad en su proyecto de ley de tráfico. El artículo 5º de ese



proyecto, dice: «La explotación de los servicios públicos de transporte sobre los caminos nacionales». Es, por lo demás, la expresión que figura en esta publicación de la Cámara Internacional de Comercio. Al final, el artículo diría: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes determinará lo que deberá entenderse como servicio público de transporte automotor por caminos, a los efectos de esta ley, atendiendo a la importancia y regularidad del servicio prestado». Y entonces el final del artículo, diría: «En ningún caso se entenderá que queda comprendido en las disposiciones de esta ley, el transporte de mercaderías si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Tampoco incluirán a los explotadores de un solo vehículo o a aquellos que sólo ocasionalmente efectúen transportes por cuenta de terceros». Es decir, el final del artículo de la comisión, más o menos.

En esta forma la Comisión de Coordinación de Transportes podría excluir de la vigencia de esta ley aquellos servicios a que me he referido de los territorios nacionales, y de las provincias a que ha aludido el señor diputado por Catamarca, ese transporte ocasional de muebles que realizan los expresos de Buenos Aires a Avellaneda o hasta Morón, si se quiere, y dejándolos sometidos únicamente a las disposiciones municipales correspondientes. Allí donde la comisión nacional descubre que hay más que un transporte accidental, un verdadero servicio, lo haría entrar dentro de las disposiciones de la ley y le impondría las condiciones generales que ella establece.

Dejo así fundada esta proposición y espero que la comisión, tomando en cuenta la seriedad con que la he formulado, sabrá acogerla. Ella introducirá, estoy seguro, una mejora en el articulado de la ley.

**Sr. Ahumada.** — Pido la palabra.

Debía hablar en general, en la sesión de anoche, contra este proyecto, pero las circunstancias especiales que rodearon a la reunión mencionada me llevaron a abstenerme de hacerlo.

Ahora, en particular, brevemente, voy a concretar mis observaciones que considero de notoria importancia sobre todo para la región Norte del país, y que me sugiere especialmente este artículo 2º.

Las provincias del Norte, desde hace cuarenta años, vienen clamando contra el injustificado abuso de las tarifas ferroviarias. Los ferrocarriles, que debieran ser de fomento para esas zonas del país, han resultado, en muchos casos, factores de retroceso y de estancamiento de las industrias primordiales que pudieron hacer el porvenir y el bienestar de las mismas.

En las dos Cámaras que integran el Congreso de la Nación, los diputados y senadores de esa zona presentaron múltiples iniciativas y, desgraciadamente, la falta de interés con que el Congreso ha mirado esta clase de asuntos, ha provocado el mantenimiento de la situación actual.

A cuarenta años de la sanción de la ley general de ferrocarriles, las provincias del Norte del país siguen esperando aún que las tarifas ferroviarias sean «justas y razonables» como lo impone una prescripción legal muy conocida.

Quizás esa misma circunstancia es la que ha llevado a la economía propia de esas zonas a prestigiar y exigir el incremento del camino, y puedo asegurar sin exageración, que gran parte del comercio interestadal, en estas zonas, se realiza exclusivamente valiéndose de los caminos de que disponen; el ferrocarril, puede decirse que solamente se utiliza por excepción, para enviar mercaderías a las zonas y puertos del litoral. En cuanto al transporte de pasajeros, entre las provincias mencionadas, la intervención del ferrocarril es, prácticamente, casi nula.

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

En mi provincia, por ejemplo, las zonas de mayor producción comercian con Salta, Tucumán, Santiago del Este-

ro y Córdoba, valiéndose especialmente del camino interprovincial. Y esta ley, prácticamente va a significar la aplicación de una serie de medidas restrictivas contra el desarrollo e incremento de ese tráfico automotor, que necesariamente se traducirán en un perjuicio notorio para el desarrollo de la economía lugareña.

El caso a que se ha referido el señor diputado Moret, es el caso común en estas provincias. En realidad, buscar empresas de transporte automotor en esas zonas del país es buscar algo que no existe; el tráfico se realiza casi siempre en camiones o en automóviles de propiedad particular, y el propietario dispone apenas de un vehículo. Exigir a ese propietario, de un vehículo, que cumpla las exigencias de la ley que se va a sancionar, obligarle a llenar todos los requisitos que esta ley impone y que se someta a todas las tramitaciones que la misma ley va a establecer, es sencillamente obligar a ese propietario a que se cruce de brazos y abandone totalmente sus actuales tareas. Eso implicará, para esta zona del país, un perjuicio enorme.

**Sr. Pueyrredon.** — Casi todas las provincias tienen una reglamentación análoga y con exigencias mucho mayores.

**Sr. Ahumada.** — Una cosa es la reglamentación municipal que existe en todas partes del país, y otra cosa es esta nueva reglamentación, que se va a sumar a aquélla, acumulando una serie de restricciones y exigencias que en el mayor número de los casos no estarán los interesados en condiciones de satisfacer.

**Sr. Pueyrredon.** — Las leyes de Entre Ríos, de Mendoza y de Santa Fe, no son simples reglamentaciones municipales.

**Sr. Wade.** — La ley de Santa Fe es muy distinta de este proyecto; se aplican normas legales y constitucionales totalmente diferentes de las que se aplican en este proyecto.

**Sr. Pueyrredon.** — Pero se reconocerá que son exigentes.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Conti-

núa en el uso de la palabra el señor diputado por Catamarca.

**Sr. Ahumada.** — Por la aplicación del artículo que consideramos se llega a esta conclusión arbitraria: si el propietario de un vehículo lo maneja personalmente y realiza el transporte de una provincia a otra, no está sujeto a las prescripciones de la ley, pero si ese propietario, por cualquier motivo, por razones muy atendibles, no puede manejar personalmente ese vehículo y lo entrega a un empleado, a un amigo o pariente, cae dentro de las prescripciones de la ley.

Es ridículo — permídeseme la expresión — considerar a ese propietario de un vehículo automotor como un verdadero empresario y exigirle que se encuadre en las exigencias de la ley.

En mi provincia ocurren casos como éste. Hay fiestas religiosas, en diciembre y abril, con motivo de las cuales gran cantidad de feligreses acuden de Tucumán, Santiago del Estero, La Rioja y aun de Córdoba y Salta. Los propietarios de autos de tales provincias aprovechan esas ocasiones para transportar feligreses. Es lo que corrientemente se llama una changa, es decir la oportunidad para ganar unos pesos. Si el proyecto se sanciona como está, ese tráfico quedará prácticamente suprimido, porque los propietarios de tales vehículos por más derrengados y viejos que sean, para pasar de Salta o de Tucumán a Catamarca, tendrán necesariamente que cumplir los requisitos de esta ley.

**Sr. Pueyrredon.** — No, señor diputado. Hay una comisión que considerará con buen criterio esos casos particulares.

**Sr. Ahumada.** — El despacho es terminante. Si el señor diputado lo modifica, entonces la situación será distinta. Tal como está, no hay excepción posible. Sería una arbitrariedad si el proyecto se sancionara así y se hicieran tales excepciones.

**Sr. Pueyrredon.** — Tratándose de transportes ocasionales, los tendrá en cuenta la comisión nacional.

**Sr. Ahumada.** — A tal extremo se lleva el absurdo que, sin ánimo de hacer chistes, expondré estos otros casos. El artículo 2º impone a todas las personas o empresas — sin hacer excepción — que quieran realizar el tráfico interprovincial, que soliciten el permiso, concesión o licencia a la comisión nacional. Es sabido que en las provincias de Santiago del Estero y Catamarca existe la industria, en cierta medida próspera, de la explotación de bosques. Es sabido, también, que en ese caso el camión ha fracasado, por la dificultad insalvable de los malos caminos: de allí, que los obreros utilicen el transporte por carros. Cuando una tropa de carros pase de Santiago del Estero a Catamarca, o viceversa, lo que ocurre con frecuencia, caerá bajo el imperio de esta ley y el propietario deberá cumplir sus requisitos estrictos.

Si se estira el argumento, ocurrirá que el pobre coya que realiza el transporte de vinos, frutas secas, etcétera, en una tropa de burros, de una provincia a otra, tendrá que ser considerado como empresario de transporte interprovincial; tendrá que venir a Buenos Aires a reclamar de la comisión coordinadora la licencia correspondiente y someterse a toda la tramitación.

**Sr. Palacio.** — Está equivocado, señor diputado. La ley se refiere a entidades que realizan habitualmente transportes; no al coya, ni al que transporta ocasionalmente a esos feligreses a que se refirió el señor diputado.

**Sr. Ahumada.** — Si el señor diputado llega a demostrar eso...

**Sr. Palacio.** — Es el concepto de la ley.

**Sr. Ahumada.** — No basta la afirmación; demuéstremelo con razones.

Tales son las consecuencias de un proyecto — lo digo con todo respeto — que no ha tenido el suficiente estudio en la comisión respectiva. No se ha contemplado que nuestro país está bastante diferenciado de otros países extranjeros, cuyas legislaciones se han

traído a colación con una abundancia innecesaria de detalles. Es sabido que una legislación puede ser muy buena en Francia, Inglaterra o España, y puede ser pésima en nuestro país, ya sea porque el nuestro tenga una configuración geográfica distinta, por una idiosincrasia particular de nuestra población o por cualquiera otra razón.

Yo hubiera contemplado esta ley con un poco más de optimismo, si en su articulado hubiera disposiciones previsoras, que por lo menos dieran a las provincias del Norte y andinas la esperanza inmediata de que ese pavoroso problema de las tarifas ferroviarias, tuviese, por fin, alguna solución; pero, desgraciadamente, en el articulado que la Cámara está considerando, no hay sino vagas alusiones a las tarifas y una vaga promesa de que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes propiciará ante el Poder Ejecutivo la reforma de las tarifas ferroviarias...

**Sr. Pueyrredon.** — Promoverá.

**Sr. Ahumada.** — ... a los efectos de la buena coordinación del tráfico en el territorio del país.

**Sr. Pueyrredon.** — Promoverá, señor diputado, porque la ley de ferrocarriles establece que las tarifas serán justas y razonables.

**Sr. Ahumada.** — La observación que hago al artículo 2º y que también la ha hecho en cierta medida el señor diputado Palacio, me llevan a pedir que se considere la situación especial que se va a crear a esas provincias, asunto al que se ha referido también el señor diputado Moret con acopio de antecedentes y de casos particulares.

Es necesario que la comisión que ha despachado este asunto considere la necesidad de que esta ley sea lógica. Nadie va a discutir la procedencia de la aplicación de las disposiciones legales que se relacionen con una verdadera empresa de transporte, pero es ridículo y hasta inhumano pretender aplicarlas a personas o particulares que se valen del tráfico interestadal, únicamente como medio de no morir de hambre.

**Sr. Pueyrredon.** — Están excluidos.

**Sr. Ahumada.** — Aceptando la interrupción que me hace el señor presidente de la comisión, le pediría que me demuestre que están excluidos.

**Sr. Pueyrredon.** — Con todo gusto.

En el artículo 2º, se dice: «Queda excluido expresamente de las disposiciones de la presente ley, el transporte realizado por cuenta de propietarios de vehículos automotores, con propósitos puramente individuales ajenos al comercio de transporte, aunque se trate de adquisición o venta de mercaderías o productos, así como también el transporte por cuenta de terceros, cuando se efectúen en vehículos automotores conducidos por sus propietarios.»

La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, ante esta disposición expresa y categórica del artículo, cuando vea que se trata de un transporte ocasional, no intervendrá. Tampoco intervendrá cuando se trate de la adquisición o venta de mercaderías o productos, como lo dice el despacho.

**Sr. Ahumada.** — Señor presidente: Estoy acostumbrado a leer y a interpretar leyes. Yo interpreto este artículo cuando se refiere a que «queda excluido expresamente de la presente ley el transporte realizado por cuenta de los propietarios de vehículos automotores, con propósitos puramente individuales», como que se refiere al caso en que el transporte se realice de una provincia a otra por el propietario de un vehículo y para su beneficio personal. No es el caso de propietarios de vehículos que los utilizan para transportar accidentalmente personas o mercaderías de terceros con fines especulativos. Es este segundo caso el que me preocupa, pues el primero está contemplado en el despacho.

**Sr. Pueyrredon.** — Entonces, ¿qué solución aconsejaría a la segunda parte?

**Sr. Ahumada.** — Yo propongo a la comisión que se excluya expresamente «el propietario que tenga dos vehículos exclusivamente», porque en esa forma se trataría de un caso totalmente extraño a la ley y de una explotación

individual digna de todo respeto, que debe más bien fomentarse y no restringirse, en aquella zona del país.

**Sr. Pueyrredon.** — Vamos a buscar la forma.

**Sr. Palacio.** — Pido la palabra.

Las objeciones que se han hecho, surgen de que, a mi juicio no se han apreciado debidamente los verdaderos propósitos perseguidos por esta ley.

El señor diputado Moret se ha referido a la sanción del monopolio del transporte ferroviario si el proyecto se aprueba, y el señor diputado Ahumada ha hecho alusión a la restricción injustificada que se haría al simple transporte en forma circunstancial y no permanente por los caminos interprovinciales.

El señor diputado Ahumada también se refirió a que esta legislación no remueve fundamentalmente los intereses creados en favor de las empresas ferroviarias por lo que toca a las tarifas.

Esta legislación crea una comisión nacional de transporte encargada, mediante normas ágiles y flexibles, de realizar la coordinación de los transportes, no permitiendo el predominio avasallante de las empresas ferroviarias ni tampoco realizando restricciones injustificadas a la evolución portentosa que ha experimentado el transporte automotor. En el despacho se precisa, especialmente, que cuando se trate de una solicitud de permiso, la comisión deberá estudiar el transporte que se pide realizar y las condiciones económicas de la zona a donde debe implantarse, y teniendo en cuenta principalmente la rapidez, economía y comodidad con que se ofrezca efectuarlo, preferirlo en esas condiciones a todo otro que exista en esa zona.

Esta disposición basta para establecer que en ningún caso se sanciona el monopolio del transporte ferroviario. Bastará que la comisión ante una solicitud de permiso constate que el transporte automotor que se solicita sea más beneficioso que el ferroviario, para que lo acuerde.

El artículo a consideración de la Cámara no impone una restricción al

transporte automotor; excluye completamente el transporte automotor dentro de los Estados federales, y solamente cuando cruce la zona de las distintas provincias o de un territorio a otro, recién vienen las restricciones de los permisos a acordarse.

Y me pregunto: ¿acaso en todos los países del mundo el transporte no es un servicio público? El eminente profesor Jéze ha escrito un artículo notable sobre el asunto, publicado en «La Prensa», donde sienta de manera clara, precisa y terminante, que el transporte es un servicio público. Y preguntar a los señores diputados socialistas: los servicios públicos como el transporte, indispensable para la vida de una nación, ¿no deben estar sujetos al control del Estado?

**Sr. Moret.** — Tanto estamos de acuerdo, que la modificación que propongo del artículo consiste justamente en incorporar la expresión «servicio público de transporte automotor por caminos», expresión ausente del artículo.

**Sr. Palacio.** — El señor diputado puede poner la expresión que quiera, pero es indudable que el servicio de los transportes en el país debe estar perfectamente controlado y sujeto a la reglamentación que dicte el Estado.

**Sr. Castiñeiras.** — Pero no supeditado un medio de transporte a otro.

**Sr. Palacio.** — Por otra parte, señor diputado, — y es necesario que quede bien establecido — esta legislación no pretende desde ningún punto de vista establecer el monopolio de ningún transporte. Se dicta sólo y exclusivamente para evitar la competencia antieconómica y ruinosa de los distintos medios de transporte que se disputan el predominio en el país y para establecer la sola competencia económica que pueda hacer el ferrocarril al transporte automotor y éste a aquél, incluyendo también la coordinación de los transportes terrestres con los transportes por agua.

**Sr. Castiñeiras.** — Si me permite el señor diputado...

Reconozco que puede ser esa la voluntad de los miembros de la mayoría de la comisión, pero de la interpretación o aplicación de la ley se pueden desprender cosas completamente opuestas a las que acaba de expresar el señor diputado.

**Sr. Palacio.** — No puede ser así, pues la Comisión Nacional de Transportes que se crea, al otorgar los permisos, deberá tener en cuenta las directivas generales de la ley, que no son otras que las que estoy exponiendo en este momento.

**Sr. Wade.** — Desearía preguntar al señor diputado, con permiso de la Presidencia, si los permisos que otorgará la Comisión Nacional de Transportes serán excluyentes de otros.

**Sr. Palacio.** — La Comisión Nacional de Transportes deberá estudiar, en cada caso, el permiso que se solicita y es claro que si el otorgamiento de un número excesivo de permisos en determinada zona del país resulta antieconómico y ruinoso, tendrá que limitar su número en beneficio de los transportes del país y de los intereses generales.

**Sr. Parera.** — ¿Quisiera el señor diputado contestar a la pregunta, que es fundamental, de si concedido el permiso se excluye la competencia de otra empresa?

**Sr. Palacio.** — La comisión nacional estudiará cuántos permisos pueden otorgarse en una zona determinada para que el servicio público gane en rapidez, economía y comodidad. Dentro de esas normas y en cumplimiento de ellas, la comisión nacional concederá un número determinado de permisos.

**Sr. Parera.** — ¿Y concedido determinado número de permisos, éstos serán excluyentes?

**Sr. Palacio.** — Evidentemente. No podrán concederse más permisos de los que requiera la zona.

**Sr. Parera.** — Entonces, sólo hay un juego de palabras: el permiso es la concesión y la concesión es el mono-

polio. Si el permiso fuera libre, habría libre concurrencia.

**Sr. Palacio.** — Entonces no dictaríamos ninguna legislación.

**Sr. Parera.** — Tendremos, entonces, monopolio.

**Sr. Palacio.** — La norma es la que he señalado anteriormente.

**Sr. Parera.** — Esa es la falta de la ley; es un simple juego de palabras.

**Sr. Palacio.** — Por otra parte, es sabido que las empresas ferroviarias actúan en el país de acuerdo con las leyes de concesión, a las cuales están sujetas.

Después del largo tiempo en que dichas empresas funcionan y se desenvuelven en el país, esta legislación marcará recién la iniciación de la política de la desgravación de las tarifas ferroviarias, a la que se ha referido el señor diputado Ahumada y a la cual aspiramos legítimamente todos los diputados que representamos los intereses del pueblo argentino.

La Comisión Nacional de Transportes al otorgar los permisos y establecer la coordinación — porque ella será la que realice la coordinación de los transportes — iniciará esta política y podrá imponer a las empresas ferroviarias para que mantengan los recorridos de sus líneas de manera excluyente, la desgravación de las tarifas ferroviarias. Esta política que se inicia en virtud de esta ley va a ser de efectos saludables y pronto se sentirán sus grandes y benéficas consecuencias.

Por lo demás, este artículo excluye el transporte que se realiza dentro de los Estados provinciales; no comprende el transporte realizado por los propietarios de su propia cosecha o productos, excluye totalmente el tráfico, aun cuando sea interprovincial, a que se refería el diputado Ahumada, realizado en forma puramente accidental. El artículo se refiere al tráfico permanente y habitual, al tráfico competitivo, antieconómico y ruinoso. El tráfico que se realice sin estas condiciones no está comprendido en las disposiciones de la ley.

**Sr. Ahumada.** — Eso hay que decirlo en la ley.

**Sr. Palacio.** — De manera, que creo que esta disposición puede votarse con toda tranquilidad. En este sentido no voy a agregar una palabra más y solicito se vote el artículo tal como está redactado, con algún agregado que contemple la situación a que se ha referido el señor diputado por Catamarca.

**Sr. Coca.** — Pido la palabra.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Si el señor diputado tuviera la gentileza de cedérmela, tal vez con las breves explicaciones que voy a dar quedará definitivamente aclarado el punto.

**Sr. Coca.** — No tengo inconveniente.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — A mi modo de ver, la discusión gira sobre la forma de redacción del artículo, más que sobre el contenido o fondo del mismo.

Con mucha razón el señor diputado Moret, que ha ido rápida y precisamente a la cuestión formulando una serie de objeciones tendientes a aclarar el verdadero espíritu de la ley y en particular de este artículo — lo que prueba cuánto vale una colaboración prestada así, sin imputaciones maliciosas, sin críticas acerbas a los propósitos de interés público que tiene la Cámara —, ha colocado la cuestión, digo, en su verdadero terreno. Lo que esta ley quiere, como lo acaba de expresar elocuentemente el señor diputado por Córdoba, doctor Palacio, es reglamentar el servicio público de transporte automotor o de tracción mecánica. Tanto es así, que el primer párrafo del mensaje del Poder Ejecutivo elevando a la Honorable Cámara este proyecto, en agosto de 1932, decía: «Tengo el honor de dirigirme a vuestra honorabilidad sometiendo a su consideración un proyecto de ley sobre reglamentación del servicio público de transporte de tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional.»

Podría ocurrir, si se fuera a aplicar estrictamente la letra de este artículo, como lo teme el señor diputado por Catamarca, que quedara comprendido en

la serie de trabas que se ha calificado injustamente de excesivas por algún señor diputado, el permiso o concesión de uno o dos automóviles que ejercen un pequeño negocio de transporte en la campaña. No ha sido ése el propósito del Poder Ejecutivo ni de los diputados que forman la mayoría de la comisión. ¿No es así?

**Sr. Pueyrredon.** — Evidentemente.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Yo no creo que haya inconveniente en aceptar la modificación que propone el señor diputado, que consiste, por lo que tengo a la vista, en colocar al comienzo de este artículo, dejando intacto todo lo demás, las siguientes palabras: «La explotación del servicio público de transporte automotor por caminos, por toda persona o sociedad...» Lo demás quedaría como está.

**Sr. Moret.** — Al final habría que poner la facultad conferida a la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, para determinar...

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Esa facultad está entendida. Esa va a ser — ya lo dije en la discusión en general — la función delicada y difícil de la comisión coordinadora, va a empezar por reglamentar de acuerdo con las conveniencias públicas bien entendidas, el servicio público del transporte por tracción mecánica y va a llegar como aspiración final a la mayor, que nosotros todos compartimos, de que se alcance alguna vez la coordinación total de los transportes, previendo sucesos que otros países se han visto obligados a corregir con ingentes pérdidas para las empresas mismas y la economía nacional.

Nada más.

**Sr. Coca.** — Pido la palabra.

La discusión a que acabamos de asistir sobre el artículo 2º, facilita el entendimiento de la proposición que voy a hacer, que consiste en suprimir del primer párrafo del artículo 2º las palabras «o entre ellas y la Capital Federal».

Creo que con este artículo 3º del proyecto de ley se presentan varios problemas importantes, como los que han

mencionado los señores diputados Moret y Ahumada, porque en él no se contemplan algunas particularidades locales importantísimas que debiera tener en cuenta, pues afectan intereses respetables. Desde luego, que en el caso que voy a plantear no se trata solamente de los intereses de los transportadores, sino, de una manera muy especial, del interés de los usuarios.

Buenos Aires es, podríamos decirlo, el mayor mercado en materia de transportes que hay en el país y uno de los mayores del mundo.

Los pasajeros que se transportan en la ciudad de Buenos Aires son una cantidad tal, el dinero que se insume es tanto, y los intereses de todo orden que el servicio de transportes compromete son tan cuantiosos, que de ninguna manera podría ser el transporte de pasajeros en la Capital regido por una ley como ésta que se discute, que, a fin de cuentas, con el tiempo se podría aplicar igualmente en la Capital, con lo cual sería posible irrogar enormes perjuicios a todos los habitantes de la misma que necesitan todos los días trasladarse de un lugar a otro, en miles de casos más de una vez.

**Sr. Pueyrredon.** — No les va a causar perjuicio.

**Sr. Coca.** — Permítame, señor diputado, plantear el asunto; ya contestará y vamos a ver lo que resolverá la Cámara.

La Capital Federal es una enorme aglomeración urbana que desde hace algunos años se viene extendiendo desde su centro geográfico hacia el Este, de una manera principal y también hacia el Norte y el Sur. Es éste un proceso de expansión muy intenso y todos los habitantes de Buenos Aires que se trasladan a los barrios suburbanos, a la periferia de la ciudad, o a los pueblos que están situados en ella, son casi exclusivamente hombres de la clase trabajadora que necesitan, por razones de su ocupación habitual, todos los días, por la mañana, al mediodía y por la noche, tomar medios de transporte que los conduzcan desde el lugar de trabajo hacia el lugar donde habitan o vi-

ceversa. Se entiende, entonces, perfectamente bien, la importancia esencial que tiene el buen servicio, en el sentido de la rapidez y de la baratura, para esos centenares de miles, de millones de pasajeros que diariamente circulan por la ciudad de un lugar a otro, para ir a sus ocupaciones, y se ve que se trata de un problema de primera magnitud que afecta a la economía de cada pasajero y de cada hogar. Es conveniente, pues, tomar todas las providencias y prever todas las posibilidades para que, so pretexto de coordinación de los transportes, no ocurra lo que es fácil pueda ocurrir, o sea una elevación de tarifas, que es, en realidad, lo que se persigue con las coordinaciones, tanto la nacional como la que se refiere exclusivamente a la Capital, que, por fortuna, todavía no ha entrado a considerarla y que sería bueno no la considerara la Cámara.

**Sr. Palacio.** — La ley dice lo contrario de lo que manifiesta el señor diputado.

**Sr. Coca.** — Ya va a ver que no dice lo contrario.

**Sr. Palacio.** — Lea el inciso e).

**Sr. Coca.** — Esta cuestión de las tarifas no está consultada absolutamente por el despacho de la comisión. Tan poco consultada está, que en el artículo 3º, el último párrafo dice: «En ningún caso las empresas de transportes por camiones quedarán sujetas a más de una jurisdicción, salvo el derecho que corresponde a las municipalidades para fijar recorridos y reglamentar el tráfico dentro de la zona urbana del municipio.» «Fijar recorridos y reglamentar el tráfico», y no fijar tarifas, lo que es, igualmente, muy importante.

De manera, que este punto de gran trascendencia, no sólo para las empresas ferroviarias y otras de transporte, sino singularmente para el pueblo usuario de la Capital, estaría regido en materia de tarifas para todas las empresas de transporte que traen y llevan pasajeros de la Capital, por la comisión coordinadora, que operaría así en el orden nacional, pero de una manera alarmante, por los intereses que ello

involucra, en la Capital de la República.

Los vecinos de Buenos Aires, gracias a una previsión de la Municipalidad, muy importante, que ahora se quiere dejar de lado, por este proyecto y por el otro: el de coordinación local, gozan de tarifas moderadas, que siempre fueron suficientes para que las empresas pudieran desenvolverse en la forma espléndida en que lo han hecho hasta el presente, tarifas para los tranvías y los ómnibus, de 10 centávos por viaje directo y de 15 centavos en las combinaciones. Se desea echar abajo esta tarifa, que algún publicista de los que escriben para las empresas ha señalado —no sólo ahora, sino hace mucho tiempo—, como uno de los puntos vitales que hay que atacar para permitir, no un mayor y legítimo desenvolvimiento, sino mayores ganancias para las compañías de transporte.

Esta tarifa previsoramente permanece todavía invulnerable, porque ni ciertas empresas de ómnibus, ni las grandes empresas tranviarias de la Capital han podido todavía echarla abajo, por este proyecto quedará completamente eliminada, puesto que no se hace ni siquiera la menor mención de la intervención de la Municipalidad en materia de tarifas y queda en manos de la llamada comisión coordinadora, que hará en este punto lo que entienda mejor, que no creo será lo que más convenga a los que tienen absoluta necesidad de usar los medios de transporte en la Capital y pueblos circunvecinos.

Entiendo, entonces, que debe dejarse completamente a salvo a los usuarios de medios de transporte de la Capital Federal y pueblos circundantes, de la posibilidad de que les puedan imponer tarifas mayores que las que ahora abonan: se trata de gente trabajadora, que necesita costearse con su salario, diariamente, el traslado desde el lugar del suburbio en que vive, hasta, generalmente, el otro extremo de la Capital, en donde está ubicado lo que llamamos el centro, pero que no es el centro, sino un extremo de la urbe, y los lugares de trabajo, que



también están en los extremos de la ciudad. Esa enorme masa de consumidores del transporte se verá seriamente lesionada, o, por lo menos, seriamente amenazada en sus atendibles intereses por este proyecto de ley.

Por eso proponemos que se excluya a la Capital Federal del alcance de esta ley, y que del artículo 2º se eliminen estas palabras: «... o entre ellas y la Capital Federal», dejando que la ley rija únicamente en los territorios federales y en las provincias, teniendo en cuenta, como he dicho, la característica especialísima de la aglomeración bonaerense y los enormes intereses que afectará cualquier ley o reglamentación que vulnere el sistema tarifario que existe actualmente en vigencia por ordenanzas municipales en la Capital Federal y que es la garantía inmovible de los usuarios de los medios de transporte — que suman anualmente centenares de millones —, pues eliminando esas tarifas, hasta ahora inconvertibles y siempre muy previsoras, se los afectará enormemente en sus intereses, que son modestos, porque son de hombres de la clase trabajadora casi en su totalidad, pero que son muy importantes y que una modificación substancial en las tarifas vendría a lesionar profundamente, dañando a la economía de centenares de miles de hogares.

Propongo, pues, esta modificación y espero que, en atención a la importancia del asunto y a las razones dadas, será aceptada por la mayoría de la comisión.

Nada más.

**Sr. Zarazaga.** — Pido la palabra.

Sin entrar a hacer consideraciones sobre el fondo de este proyecto de coordinación de transportes, quiero dejar constancia de que me hago solidario con las observaciones hechas en la comunicación enviada por el gobierno de mi provincia.

Pero quiero pedir una aclaración respecto al artículo 2º, que dice: «Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros o carga por cuenta

de terceros en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal...»; preguntaría si están comprendidos los puertos.

**Sr. Pueyrredon.** — No están comprendidos.

**Sr. Zarazaga.** — Si no están comprendidos, planteo mi disidencia de fondo con el artículo, porque querría decir que se erige un privilegio irritante para las provincias que tienen puertos. No regirían las restricciones de la ley para las provincias que tengan puertos, para Santa Fe o Buenos Aires, por ejemplo, ni regirían para las provincias limítrofes con países extranjeros: las provincias limítrofes con Chile podrían comerciar sin que su industria transportadora se viera trabada por esta ley, que sólo regiría para las provincias mediterráneas.

No hago la observación por egoísmo, sino porque creo que debe ponerse en igualdad de condiciones a todas las provincias, sometiéndolas a todas las disposiciones de una misma ley. Para ello, pediría que se agregara al párrafo que he leído las palabras «y puertos».

Haría también un segundo pedido. El último párrafo del artículo, dice: «Queda excluido expresamente de las disposiciones de la presente ley el transporte realizado por cuenta de los propietarios de vehículos automotores con propósitos puramente individuales ajenos al comercio de transporte, aunque se trate de adquisición o venta de mercaderías o productos, así como también el transporte por cuenta de terceros, cuando se efectúe en vehículos automotores conducidos por sus propietarios».

En obsequio de la protección al pequeño capital, en obsequio también del comercio de las provincias, del centro, del Norte y del Oeste, propongo que se agregare: «... como también las pequeñas compañías con menos de diez vehículos».

**Sr. Pueyrredon.** — Es inaceptable la modificación.

**Sr. Zarazaga.** — No quiero entrar a la discusión de fondo. Me limito a for-

mular la proposición, porque la creo justa y porque la considero protectora del pequeño capital. Basta esta sola reflexión para que considere innecesario hacer argumentaciones lógicas sobre las ventajas que tendría la disposición redactada en la forma que proyecto.

Dejo, pues, formuladas estas dos proposiciones: primera, que se agregue la palabra «puertos» en el párrafo inicial; y, segunda, que el último párrafo excluya a las compañías con menos de diez vehículos.

**Sr. González (B. S.).** — Pido la palabra.

Voy a proponer una modificación de mero detalle, que consiste en ampliar a 180 días el plazo de 90 días fijado para que toda persona o sociedad que al promulgarse la ley se ocupe del transporte de pasajeros, encomiendas o cargas, por cuenta de terceros, llene los requisitos establecidos en la misma; y espero que el señor miembro informante de la comisión habrá de aceptar, porque beneficiará ese mayor plazo a los fines de que puedan colocarse todos los propietarios dentro de los requisitos de la ley.

**Sr. Pueyrredón.** — Sobre eso no hay inconveniente.

Los pedidos del señor diputado por Córdoba, doctor Zarazaga, se refieren a dos casos concretos: propone agregar la palabra «puertos» y ampliar la franquicia con la inclusión de los propietarios de diez vehículos.

Acerca de los puertos, la comisión lo discutió; en un despacho anterior existe el término. Pero se ha reflexionado que en la práctica iba a resultar esto: una empresa de transportes en la provincia de Santa Fe, por ejemplo, que llegara al puerto de Rosario, si quisiera eludir la ley bastaría con que desembarcara las cargas a una distancia de un metro de la zona portuaria. Esto encarecería el transporte, porque esa carga sería trasladada por changadores o en carretillas o zorras, lo que vendría a ser una traba y un encarecimiento del transporte de la producción nacional.

Si la empresa fuera de Santa Fe y llegara al puerto que está en su territorio, no le alcanzaría la ley; pero si llegara a Buenos Aires, entonces sí. Que unas provincias tengan puerto y otras no, es cuestión geográfica que no la podemos remediar.

Respecto a la excepción de los diez vehículos para proteger las pretendidas pequeñas empresas, si así se hiciera, sería preferible no dictar la ley, porque estas pequeñas empresas pueden ser respaldadas por grandes empresas vendedoras y fabricantes de camiones. De modo que aquéllas, aparentemente, serían autónomas, pero en realidad serían empresas simuladas.

Tales son las razones que tuvo la comisión para formular su despacho y no aceptar las modificaciones que se proponen.

**Sr. Zarazaga.** — Entonces se establece un privilegio irritante que no puede admitirlo ningún representante de las provincias del centro y del Norte.

Quiere decir que las provincias de Santa Fe y de Buenos Aires van a tener el privilegio de llevar libremente a sus puertos todos los productos, sin que sean trabadas por ninguna ley.

**Sr. Pueyrredón.** — ¿Qué culpa tiene la ley de que unas provincias posean puertos y otras no?

**Sr. Zarazaga.** — Poblaciones como Villa María, San Francisco, Bell Ville, Marcos Juárez, Arias, que están a dos kilómetros de la línea limítrofe con Santa Fe, estarán regidas por esta ley; y en cambio las poblaciones de Santa Fe, Buenos Aires o de cualquier provincia que tenga puertos naturales, no van a estarlo.

Creo que el Congreso no puede dictar una ley semejante, de privilegio para ciertas provincias.

**Sr. Pueyrredón.** — No hay privilegios. Habrá mayores facilidades.

Actualmente, el cargador de Villa María tiene que pedir un permiso en la provincia de Córdoba y otro en Santa Fe. Ahora bastaría uno solo.

**Sr. Zarazaga.** — El que va a cargar al puerto no necesita permiso.

**Sr. Pueyrredon.** — Necesita permiso de la provincia donde está.

**Sr. Zarazaga.** — Necesita el permiso interno, pero no el de la Comisión Coordinadora de Transportes.

**Sr. Castiñeiras.** — Pido la palabra.

Evidentemente, una cosa son los anhelos y las esperanzas de los miembros de la mayoría de la comisión y otra el texto del proyecto que consideramos.

En asuntos de esta índole, lo más conveniente es redactar con la mayor precisión, para no dar lugar a equívocos, y que sólo pueda existir una interpretación.

Anoche recordé que la Road Traffic Act del 1º de agosto de 1930, contenía 132 artículos, en los que se determinaba claramente la forma en que habría de aplicarse la coordinación que se intentaba y que luego no se pudo aplicar por las dificultades que surgieron al chocar con la realidad y los intereses comprometidos. Por eso conviene especificar claramente lo que se quiere.

Sin modificar substancialmente el segundo párrafo del artículo 2º, voy a proponer una reforma que tiende a aclarar los propósitos que se persiguen. Propongo que en el párrafo 2º del artículo 2º, se diga: «Los servicios públicos de transporte automotor por caminos, que funcionen en virtud de concesiones municipales o provinciales y que en razón de intercomunicar dos o más provincias queden en lo futuro comprendidas en el régimen de la presente ley, tendrán derecho a continuar el servicio que estuvieren prestando por un término de cinco años, a cuyo efecto deberán llenar los requisitos establecidos en la misma dentro de un plazo de 90 días» o de 180 como proponía el señor diputado por Corrientes.

Las condiciones que por reglamentación se estipulen en lo sucesivo sobre características, capacidad, dimensiones, etcétera, del material rodante, no serán aplicables al que ya estuviera en circulación durante un plazo de dos años. Las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia entre

las patentes y tasas actuales y las que resulten de la aplicación de la presente ley.

Concretando: lo que se persigue con esa modificación son estas tres cosas. En primer término, que no se deje exclusivamente en manos de la comisión de coordinación determinar los servicios de transporte necesarios que, imprescindiblemente de acuerdo con la ley, si se sancionara tal cual ha sido proyectada, tuvieran que desaparecer.

En segundo lugar, la modificación tiende a evitar — aunque yo no lo quiero creer — que la Comisión Nacional de Coordinación, de pronto resuelva modificar todo el tren rodante de los vehículos automotores que circulan por los caminos nacionales. Puede ser esto una cosa absurda, aparentemente, pero también puede una comisión nacional incurrir en una grave equivocación, y entonces ese podría ser el procedimiento escogido para provocar la eliminación de algunos servicios.

Nosotros pedimos que si la Comisión Nacional de Coordinación quiere determinar las modificaciones del tren rodante de todos los vehículos automotores porque crea que es más conveniente para el tráfico de pasajeros y de mercaderías, a estas empresas, transportadores o dueños de vehículos se les dé, por lo menos, un plazo de dos años para hacer la modificación, sobre todo teniendo en cuenta que todos los vehículos automotores de transporte de pasajeros y aun de mercaderías, que circulan por caminos nacionales, son vehículos modernos, adquiridos hace uno o dos años.

La última modificación a este artículo 2º en su apartado 2º, tiende a evitar una alteración de las tarifas que vendría a comprometer los intereses a que hacía mención el señor diputado por Catamarca. Sería ésta la mejor forma de coordinar con inteligencia, tratando de salvar, vuelvo a repetir, lo que debe estar por encima de todos los intereses particulares o de empresas: los intereses económicos de la Nación. Nada más.

**Sr. Pueyrredon.** — Pido se lean las proposiciones del señor diputado Moret.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se van a leer las proposiciones formuladas.

**Sr. Ahumada.** — Yo desearía una aclaración que solicito al señor presidente de la comisión y al señor ministro.

El artículo 2º establece como imperativo que toda persona o empresa que se dedique al transporte de pasajeros o carga, queda sujeta a las prescripciones de esta ley. Esa expresión amplísima entiendo que comprende, desde luego, a las empresas ferroviarias.

**Sr. Pueyrredon.** — Ferroviarias o automotoras.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Pero las empresas ferroviarias están sujetas a un régimen más amplio, severo y estricto que el que marca esta ley, de manera que si se aplicaran las disposiciones de esta ley a las empresas ferroviarias significaría más bien una ventaja, una concesión.

**Sr. Ahumada.** — No voy a eso.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Se rigen por la ley número 2.873.

**Sr. Ahumada.** — Veamos un caso concreto: si se presenta una nueva empresa que quiere explotar servicios ferroviarios, ¿a quién debe acudir dicha empresa? ¿A la comisión nacional que se crea?

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Al Congreso de la Nación.

**Sr. Ahumada.** — El artículo se expresa en una forma muy amplia y sin excepciones de ninguna clase, al referirse a toda persona o empresa que quiera hacer el servicio de transporte. Me preocupa el problema por la circunstancia de que una concesión de explotación ferroviaria es de importancia enorme y es evidente que en la concesión debe intervenir, sin excepción, el Congreso.

**Sr. Pueyrredon.** — Desde luego, porque las leyes correspondientes no se derogan.

**Sr. Ahumada.** — Pero ésta es una ley posterior que podría derogar tácitamente a aquéllas.

**Sr. Pueyrredon.** — Esta ley no las derogaría.

**Sr. Ahumada.** — El señor presidente de la comisión y el señor ministro de Obras Públicas establecen claramente que, en caso de concesión de una nueva empresa ferroviaria, debe acudir al Congreso de la Nación.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Es evidente.

**Sr. Ahumada.** — Si ese es el verdadero alcance, yo no tengo nada más que decir, y hacía la observación para dejar expresamente a salvo esa circunstancia que es importante.

**Sr. Pueyrredon.** — Tanto es así, que se ha cuidado de no afectar las leyes ferroviarias existentes. Por eso no se ha tratado de las tarifas ferroviarias sino en aquello de «promoverá», que alguien ha observado, porque la ley número 2.873, dice que las tarifas deben ser justas y razonables y discutidas con el Ministerio de Obras Públicas, con la intervención de la Dirección General de Ferrocarriles. No se le ha ocurrido a la comisión que se pudiera dudar que para una concesión ferroviaria no regiría la ley de ferrocarriles.

**Sr. Repetto (N.).** — Un género de transporte sería excluido de la coordinación o de la ley.

**Sr. Pueyrredon.** — No, señor...

**Sr. Repetto (N.).** — El transporte ferroviario.

**Sr. Pueyrredon.** — ...porque una vez dada la concesión vendrá la ley de coordinación de transportes para reglamentarla y será consultado el Congreso, que podrá contar con el dictamen de la comisión, así como para toda concesión se solicitan informes a la Dirección General de Ferrocarriles.

**Sr. Repetto (N.).** — Si el segundo apartado no comprende a las empresas de ferrocarril, quiere decir que éstas están excluidas de la ley de coordinación. Es evidente que esto no quedará definitivamente aclarado, a pesar de las palabras del señor diputado Ahumada.

**Sr. Wade.** — Pido la palabra.

Sostuve al informarse en general el despacho de la mayoría, que la palabra

«permiso» a que se refiere el artículo 2º del despacho de la comisión, no era nada más que una concesión.

El señor diputado Moret, al hacer la interesante exposición que hemos oído, destacó la equivalencia de estos dos conceptos en la ley. Y el señor ministro, haciendo una interrupción, habló de licencia, concesión o permiso, como expresiones jurídicas equivalentes. El interrogante que formula el señor diputado Ahumada viene a consolidar mis sospechas de que este permiso no es nada más que una concesión. La ley, señor presidente, debe ser clara.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — No es clara cuando la quieren embarrullar. A fuerza de sutilezas todo es obscuro.

**Sr. Wade.** — El señor diputado Palacio, contestando una interrupción del señor diputado Parera, sostuvo también que estos permisos son excluyentes de otros para servicios de la misma naturaleza. Pediría, entonces, al señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, una referencia o explicación concreta sobre el alcance del problema que nos plantea esto, que es, en el fondo, como lo sostuve antes, una verdadera delegación de poderes: ¿se trata de una concesión, de un permiso o de qué se trata?

**Sr. Pueyrredon.** — Contestaré al señor diputado.

Es un permiso como los que se dan en todos los países. El libro *La route et le rail dans 40 pays*, que acaba de citar el señor diputado Moret, trae al respecto un cuadro sinóptico muy interesante, que contiene la nómina de los países y la clase de autorización que otorgan. Es el siguiente: Estados Unidos, certificado de permiso o licencia para los acarreadores públicos; Canadá, licencia; México, licencia; Gran Bretaña, licencia; Estado Libre de Irlanda, concesión; llamada: licencia; Francia, autorización; España, concesión; Bélgica, autorización; Luxemburgo, concesión para servicios públicos; Países Bajos, licencia; Suiza, concesión; Italia, concesión; Alemania, licencia, con exclusión solamente por más de cincuenta kilóme-

tros; Checoslovaquia, concesión; Austria, concesión; Hungría, concesión; Yugoslavia, licencia; Rumania, concesión; Polonia, concesión; Lituania, concesión; Letonia, concesión; Estonia, concesión; Finlandia, autorización; Dinamarca, autorización; Suecia, concesión obligatoria para todo tráfico profesional; Noruega, concesión obligatoria para todo tráfico profesional; Indias británicas, licencia; Indias holandesas, concesión; Indochina francesa, autorización; China, licencia; Japón, concesión; Unión de Sud Africa, concesión; Australia, concesión.

**Sr. Wade.** — Y la concesión entre nosotros debe otorgarla el Congreso.

**Sr. Pueyrredon.** — En ninguna parte se ha entendido que esto afecte facultades del Congreso, porque el Congreso no puede convertirse en comisión de transportes, y estos son hechos administrativos.

**Sr. Wade.** — El permiso a que el proyecto se refiere no es reglamentario sino constituyente, porque afecta a la existencia misma del transporte. No se refiere al funcionamiento sino a la existencia del transporte.

**Sr. Moret.** — Pido la palabra.

No pensaba tocar el punto de los permisos y las concesiones en ocasión de tratarse este artículo, sino al considerarse el artículo 4º, en que iba a hacer una pregunta concreta a la comisión. Pero ya que el señor diputado Parera y luego el señor diputado Wade han tocado el punto, trataré de concretar mi opinión al respecto para estar así en condiciones de saber cuál es el sentido que la comisión ha dado al cambio de la expresión «concesión», que estaba en el primitivo despacho, por la de «permiso» que figura en el actual.

Yo entiendo que la esencia de un contrato de concesión es la exclusividad absoluta o relativa para el uso de una vía o la realización de un servicio. En cambio, «permiso», «licencia» o «autorización», referidos a los automotores, descartan la exclusividad.

**Sr. Palacio.** — Entonces es mejor el término que emplea el despacho.

**Sr. Moret.** — Quiero dar mi concepto sobre la diferencia entre «concesión» y «permiso» para saber cuál es la opinión de la comisión.

El concepto de permiso es el siguiente: dentro de determinadas condiciones que se refieren a la seguridad, a la higiene y a algunos otros factores conexos, a todo aquel que se presenta solicitando un permiso se le acuerda. Es el caso del permiso para la circulación de automóviles particulares, en que llenadas las condiciones requeridas para que ese vehículo no sea un peligro público, basta presentarse acreditando idoneidad para el manejo y pagar la patente respectiva para tener derecho a circular por todas partes donde ese permiso surta efecto.

Yo desearía saber cuál es el concepto de la comisión cuando ha reemplazado «concesión» por «permiso», porque voy a citar un antecedente muy interesante. La provincia de Buenos Aires ha dictado dos leyes de tráfico: el año pasado la número 4.247 y este año, la número 4.258. En sus disposiciones, que son muy explícitas y muy claras, se dice: «Siendo limitado el número de caminos para los que se han solicitado concesiones — emplea el término «concesión», a mi juicio erróneamente — y debiendo tenerse muy en cuenta la seguridad del transporte y las posibles superposiciones de servicios que se produzcan innecesariamente entre sí, al establecerse el itinerario definitivo se observarán las siguientes reglas: a) Ningún recorrido podrá superponerse a otro en una extensión mayor del 30 por ciento, salvo casos especiales exigidos por un mejor servicio público; c) Cuando medien razones de orden público, en virtud de una propuesta más ventajosa, se podrá autorizar — aquí habla de autorización — el nuevo servicio sobre el mismo recorrido de concesiones preexistentes».

Quiere decir, que la provincia de Buenos Aires, haciéndose cargo de las dificultades de este punto ha establecido el criterio de la superposición. Allí donde no haya superposición en más del 30 por ciento del recorrido — y la super-

posición es el criterio que rige también en la Capital Federal — se acordarán los permisos, siempre que se llenen todas las condiciones técnicas de seguridad.

Para conocer el criterio de la comisión, le someto este caso particular. Una empresa A, solicita hacer el servicio entre la Capital Federal y Rosario y anuncia que correrá cuatro coches diarios, por ejemplo, y se le acuerda el permiso; si más adelante llegan otras empresas y solicitan hacer el mismo recorrido con o sin ninguna variante — puede haber alguna diferencia, ser coches mejores o peores, con tarifa más baja — no quiero entrar en el terreno de las tarifas por el momento — y también solicita concesión para hacer ese mismo servicio, deseo saber si mientras para la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes esos nuevos pedidos no representen una saturación de servicios en atención al tráfico corriente o previsible, se irán acordando sucesivamente los permisos.

**Sr. Palacio.** — Ese es el concepto. El criterio que tiene la comisión coordinadora para otorgar los nuevos permisos, es de que no existan las saturaciones a que se ha referido el señor diputado.

**Sr. Moret.** — No existiendo saturación no habrá preferencias a favor de ninguno.

**Sr. Palacio.** — Se juzgará la zona por su riqueza, por sus necesidades; si ello requiere que se otorguen diez, veinte o treinta permisos, se otorgarán hasta tanto se realice la saturación.

**Sr. Pueyrredon.** — Más aún; por eso es que en la comisión están representados los distintos intereses y hay un funcionario imparcial al frente.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — En la comisión coordinadora no va a haber sino una mayoría y es la que va a representar el verdadero y legítimo interés público, por cuanto va a estar representado en ella por tres funcionarios, el Estado, y es lógico pensar que el Estado, por los órganos correspondientes, no puede tener otra mira al establecer todas las reglamentaciones que se quiera sobre servicios de transportes ferroviarios.

rios o automotor, que el interés público. De manera que hay la garantía plena que puedan exigir los señores diputados.

**Sr. Moret.** — Hubiera deseado, que así como la ley de la provincia de Buenos Aires y otras disposiciones legales han tratado de ser lo más explícitas posibles, este proyecto lo hubiera sido igualmente.

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — Es mejor que sea así para que responda bien al propósito que ha animado al señor diputado al proponer la reforma que nos ha fundamentado con tanta precisión y éxito y que yo, por mi parte, — es una opinión personal — no tendría inconveniente ninguno en acogerla. Ya lo he expresado que es mejor dar una mayor amplitud, la mayor elasticidad posible a esa comisión coordinadora para que pueda dictar las normas, los reglamentos, las reglas que mejor se acondicionen a las conveniencias públicas sin perder de vista los intereses particulares en juego, en la medida de lo justificado y de lo razonable.

Pero debemos concluir de una vez, señor diputado. Estamos volviendo a la discusión en general, a propósito de este artículo 2º; y cuando el ministro de Obras Públicas ha acogido en la forma como lo ha hecho, la modificación, y creo que también en principio la mayoría de la comisión, estamos perdiéndonos en una discusión absolutamente inútil y en hacer distingos que no cabe hacer entre concesiones, licencias, etcétera.

**Sr. Moret.** — Las manifestaciones de los miembros de la comisión y del señor ministro me dejan satisfecho. Entiendo que si alguna vez se plantea ante la comisión una duda al respecto, estas manifestaciones servirán de normas para que la Comisión Coordinadora de Transportes no niegue arbitrariamente ningún permiso que pueda ser beneficioso.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se dará lectura de las modificaciones propuestas por su orden.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — El señor diputado Moret propone encabezar el artículo con las siguientes palabras: «La explotación de los servi-

cios públicos de transporte automotor por caminos, por toda persona o sociedad», etcétera; y reemplazar los apartados 4º y 5º del despacho de la comisión, por el siguiente: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes dictaminará lo que deberá entenderse como servicio público de transporte automotor por camino, a los efectos de esta ley, atendiendo a la importancia y recorrido del servicio prestado. En ningún caso se entenderá que queda comprendido en las disposiciones de esta ley el transporte de mercaderías si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Tampoco se incluirá a los explotadores de un solo vehículo o a aquellos que sólo ocasionalmente efectúan transportes por cuenta de terceros.»

**Sr. Moret.** — Si me permite el señor presidente, voy a decir dos palabras para explicar la diferencia que tiene esta parte final con el artículo de la comisión.

Las diferencias son las siguientes: En lugar de: «... propietario de un solo vehículo...», se dice: «... explotador...» Yo creo que lo que interesa no es la propiedad, sino la explotación que puede ser distinta de la propiedad. Y además figura la expresión, como excepción: «de los que sólo ocasionalmente desempeñan transportes».

Son las modificaciones a esa parte final del despacho.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — La segunda modificación es la propuesta por el señor diputado Ahumada.

**Sr. Palacio.** — Quedaría comprendida en la del señor diputado Moret.

**Sr. Ahumada.** — Desde luego, si la comisión acepta la proposición del señor diputado Moret, yo retiro la mía.

**Sr. Pueyrredon.** — Por mi parte, acepto.

**Sr. Spinetto.** — Yo también.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — La tercera modificación es la propuesta por el señor diputado Coca. Consiste en suprimir en el primer apartado del artículo 2º las palabras: «o entre las provincias o entre ellas y la Capital Federal».

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión no acepta, porque es fundamental.

**Sr. Coca.** — Solamente: «o entre ellas y la Capital Federal».

**Sr. Pueyrredon.** — No acepta la comisión, porque esto es fundamental para la ley, y entiende la comisión que no afecta en absoluto ni al público ni a los transportadores. Es menor la exigencia de esa ley que la que existe en el municipio de la Capital. Tengo aquí el Boletín Municipal, donde se publicó la ordenanza de febrero 3 de 1933, que pido se inserte en el Diario de Sesiones. (1)

**Sr. Palacio.** — No puede considerarse a la Capital Federal como excluida de la República. Esta es una ley nacional.

**Sr. Moret.** — Sería únicamente esto, señor diputado Palacio: reemplazar el criterio político, un tanto arbitrario, por el concepto de la realidad económica de la aglomeración de la población bonaerense.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se va a continuar con la lectura de las modificaciones propuestas.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — La cuarta proposición es del señor diputado Zarazaga, que consiste en lo siguiente: agregar en el primer apartado del artículo 2º la palabra «puertos».

**Sr. Pueyrredon.** — Yo no acepto, por las razones que he dado, porque se presta a violación y al encarecimiento de los transportes. Llegarán las cargas hasta a un metro de las líneas de los puertos.

**Sr. Palacio.** — Pido la palabra.

Quiero apoyar la proposición formulada por el señor diputado por Córdoba, doctor Zarazaga. Yo concretaría la indicación estableciendo que esta ley regirá, fuera de los lugares que enuncia el artículo, «en cualquier otro lugar de jurisdicción nacional», para que de esta manera queden comprendidos los puertos de la República.

El agregado propuesto por el señor diputado por Córdoba tiene esta finali-

dad: colocar a los transportadores de las provincias mediterráneas en un pie de igualdad con los transportadores de las provincias que tienen directamente acceso a los puertos, como, por ejemplo, la provincia de Buenos Aires, la provincia de Santa Fe, las de Entre Ríos y Corrientes y algunos territorios nacionales. Es, simplemente, un criterio de igualdad estricta y de justicia para los transportadores de las provincias mediterráneas, con los transportadores de esas provincias que tienen acceso directo a los puertos, lo que me lleva a apoyar la indicación del señor diputado por Córdoba, que pido a la comisión acepte.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — La otra proposición del señor diputado Zarazaga, es eximir de las disposiciones de la ley a las compañías con menos de 10 vehículos.

**Sr. Pueyrredon.** — No acepta la comisión.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — La proposición del señor diputado Benjamín S. González, consiste en que en el segundo apartado del artículo 2º el plazo de 90 días se eleve a 180.

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión acepta.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — El señor diputado Castiñeiras propone que el segundo apartado del artículo 2º se redacte en la siguiente forma:

«Toda persona o sociedad que al promulgarse la presente ley se ocupe del transporte de pasajeros, del transporte de encomiendas o cargas por cuenta de terceros, o del transporte de pasajeros en virtud de concesiones municipales o provinciales que en razón de intercomunicar dos o más provincias quede en lo futuro comprendida en el régimen de la presente ley, tendrá derecho a continuar el servicio que venía prestando por un término de cinco años, a cuyo efecto deberá llenar los requisitos establecidos en la misma, dentro de un plazo de 90 días. Las condiciones que por reglamentación se estipulen en lo sucesivo, sobre características, capacidad, dimensiones, etcétera, del material rodante, no serán aplicables al



que ya estuviera en circulación durante un plazo de dos años. Las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia entre las patentes y tasas actuales y las que resulten de la aplicación de la presente ley.»

**Sr. Pueyrredon.** — Esa misma proposición fué hecha en la Legislatura de Buenos Aires, y manifesté que si alguien la presentaba y fundaba, la comisión no tendría inconveniente en aceptarla. De manera que la comisión acepta.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se votará al despacho de la comisión con los agregados que la comisión ha aceptado.

—Se llama para formar quórum.

**Sr. Palacio.** — Pido que se lea el despacho de la comisión, en la forma como queda con las modificaciones aceptadas.

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

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — El despacho de la comisión, con las modificaciones aceptadas, queda así:

«La explotación de los servicios públicos de transporte automotor por caminos y por toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, en o entre los territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

**Sr. Castiñeiras.** — Pediría que se leyera en voz un poco más alta, porque son modificaciones importantes las que se han hecho y no se alcanza a oír.

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** — «Los servicios públicos de transporte automotor por caminos, que funcionen en virtud de concesiones municipales o provinciales, y que en razón de intercomunicar dos o más provincias queden en el futuro comprendidos en el

régimen de la presente ley, tendrán derecho a continuar el servicio que estuvieren prestando, por un término de cinco años, a cuyo efecto deberán llenar los requisitos establecidos en la misma, dentro de un plazo de 180 días.

«Las condiciones que por reglamentación se estipulen en lo sucesivo, sobre características, capacidad, dimensiones, etcétera, del material rodante, no serán aplicables al que ya estuviere en circulación, durante un plazo de dos años.

«Las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia entre las patentes y tasas actuales y las que resulten de la aplicación de la presente ley.»

**Sr. Ministro de Obras Públicas.** — ¿Eso ha sido aceptado por la comisión?

**Sr. Pueyrredon.** — Ha sido aceptado por la comisión en esa forma.

**Sr. Palacio.** — ¿Qué más hay?

**Sr. Secretario (Zavalla Carbó).** —

«Los permisos no podrán exceder de diez años y no serán renovados, negociados o transferidos sin expresa autorización de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

«La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes determinará lo que deberá entenderse como servicio público de transporte automotor por caminos, a los efectos de esta ley, atendiendo a la importancia y regularidad del servicio prestado. En ningún caso se entenderá que queda comprendido en las disposiciones de la presente ley el transporte de mercaderías si son conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador. Tampoco se incluirá a los explotadores de un solo vehículo o a aquellos que sólo ocasionalmente efectúan transportes por cuenta de terceros.»

**Sr. Coca.** — Como la comisión ha aceptado alguna proposición de nuestro sector, vamos a votar este artículo, excepto la frase «o entre ellas y la Capital Federal». Propongo, entonces, que se vote el artículo tal como ha quedado, con excepción de esa frase,

y que después la Cámara se pronuncie sobre ella.

**Sr. Zarazaga.** — No ha sido leída la frase «y puertos», cuya agregación propuse.

**Sr. Pueyrredon.** — No ha sido aceptada por la comisión.

**Sr. Palacio.** — Entonces, debe votarse el despacho de la comisión en el resto del artículo, para votar después la incorporación de la frase propuesta por el señor diputado Zarazaga.

**Sr. Moret.** — Antes deberá votarse la exclusión de los transportes entre las provincias y la Capital Federal.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se votará en primer término el despacho de la comisión, y luego se pronunciará la Cámara sobre las modificaciones propuestas por los señores diputados y no aceptadas por la comisión.

**Sr. Coca.** — Votamos el artículo, con la exclusión de la frase objetada.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se va a votar el despacho de la comisión en el artículo 2º, con la redacción de que se ha dado lectura por Secretaría.

—Se aprueba.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se va a votar la supresión de las palabras «o entre ellas y la Capital Federal».

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión no acepta.

—Se vota y resulta negativa.

**Sr. Pueyrredon.** — Quiere decir que quedan.

**Sr. Presidente (Ferreira).** — Se va a votar el agregado: «puertos», propuesto por el señor diputado por Córdoba.

—Resultado negativa.

—En discusión el artículo 3º.

**Sr. Coca.** — Pido la palabra.

Propongo que donde dice «para fijar recorridos y reglamentar el tráfico...», se diga: «para fijar recorri-

dos, fijar tarifas y reglamentar el tráfico dentro de la zona urbana del municipio».

Para fundamentar esta inclusión sirven, desde luego, las manifestaciones que ya hice.

Deseo agregar que en la ley de tráfico de la provincia de Buenos Aires y su decreto reglamentario, hay un antecedente valioso sobre este punto. El apartado b) del artículo 21 dice: «Cuando un servicio debe pasar en tránsito por una localidad que sea terminal de otro otorgado con anterioridad, la tarifa obligatoria de tránsito en el trayecto común será la máxima permitida en el presente proyecto».

Es una disposición que tiene por objeto evitar que el manejo de las tarifas del transporte sea dirigido por intereses que no sean los de la localidad en donde se presta el servicio de transporte. En la Capital, este asunto tiene una importancia excepcional por los valiosos intereses que comprende.

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

**Sr. Aráoz (José I.).** — Pido la palabra para una aclaración.

Según este artículo, las provincias y las municipalidades pueden autorizar y reglamentar el tráfico dentro de las mismas. Esos servicios pueden utilizar los caminos públicos de la Nación. Las provincias pueden convenir tarifas con las empresas. Deseo preguntar si estas tarifas que rigen dentro de las provincias están regidas por la presente ley y por las disposiciones reglamentarias.

**Sr. Pueyrredon.** — Las tarifas que para el tráfico interno establezcan las provincias nada tienen que ver con esta ley. Otro es el caso del tráfico interprovincial. Esta ley no se aplicará en los casos en que se trate de transportes que se realicen dentro de una misma provincia, en cuyo caso, ésta es dueña de establecer lo que más convenga a sus propios intereses.

La comisión mantiene su despacho.

**Sr. Presidente** (Fresco). — Se va a votar el artículo 3º.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 4º.

**Sr. Pueyrredon.** — Pido la palabra.

Yo me permito pedir a los señores diputados, por la unidad de esta ley y para su mejor éxito, que no hagan ninguna observación que tienda a que se modifique el texto del artículo despachado por la comisión.

**Sr. Palacio.** — Nadie observa el artículo.

**Sr. Presidente** (Fresco). — No habiéndose formulado observaciones, se va a votar el artículo 4º.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 5º.

**Sr. Coca.** — Pido la palabra.

Voy a proponer que en el último párrafo de este artículo se agregue «y la Municipalidad de la Capital», quedando la redacción en la siguiente forma: «El Poder Ejecutivo convendrá con las provincias y la Municipalidad de la Capital, interesadas, la exención de patentes provinciales y municipales y la distribución del importe percibido por las tasas mencionadas».

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión acepta.

**Sr. Palacio.** — A pesar de la aceptación que manifiesta el señor diputado, debo decir que al hablarse de municipalidades se entiende la de la Capital Federal.

**Sr. Coca.** — No; porque en el párrafo que objeto no habla de la Municipalidad de la Capital sino que se refiere únicamente a las provincias. Es preferible que la aclaración quede dentro de la ley.

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión acepta.

**Sr. Presidente** (Fresco). — Se va a votar el artículo 5º, en esa forma.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Castiñeiras.** — Haría indicación de que pasáramos a cuarto intermedio porque la sesión ha sido ya un poco larga.

**Sr. Presidente** (Fresco). — Rogaría al señor diputado que demorara su indicación hasta que nos avisen que la cena está preparada.

**Sr. Castiñeiras.** — Habiendo una razón gastronómica... (*Risas*).

**Sr. Presidente** (Fresco). — En consideración el artículo 6º.

**Sr. Moret.** — Pido la palabra.

Plantearé una cuestión de alta importancia, que los miembros de la comisión podrán aclarar.

No soy suspicaz y no diré, por ello, que ella pueda suceder, de aprobarse el artículo tal como está en el despacho, lo que temo; de cualquier modo sería bueno que se evitase hasta la posibilidad de que ocurriera.

Ante el interés extraordinario que las empresas ferroviarias de la Argentina han puesto en la aprobación del despacho, estudiado éste a fondo, encuentro que la aplicación de esta ley, de sancionarse, será evidentemente restringida desde que sólo afectará al tráfico interprovincial, por lo cual, dado aquel interés despertado en las empresas, sería preciso que la ley cambiara en forma acentuada las condiciones en que se desenvuelve el tráfico restante a reglamentar.

Procurando ver la importancia de este tráfico frente al ferroviario, llego a la conclusión de que la competencia del transporte automotor y del ferroviario ha sido enormemente exagerada por las empresas ferroviarias y por los círculos afines que las apoyan. Al respecto daré dos o tres datos que fundamentan algunas de las deducciones que haré.

En Estados Unidos, donde el desarrollo de la red vial es el más importante y, por lo tanto, donde la competencia caminera habría de ser lógicamente mayor, frente al problema ferroviario, el informe del señor Alfredo Smith, ex candidato demócrata a la presidencia, dice: «con respecto a la competencia por aire, agua, líneas de

cañerías y caminos, creo que la competencia de los ferrocarriles ha sido exagerada». Si esto es así en Estados Unidos, y debemos creerlo por cuanto es un informe de gran seriedad, dado por el señor Alfredo Smith, que, por otra parte, está muy vinculado a intereses capitalistas de ese país, con mayor razón esa competencia ha de haber sido exagerada, es decir, tiene menor importancia, que la que se dice, en la Argentina.

La Dirección de Vialidad, en contestación al pedido de informes que formulé este año — y en forma amable hago un reproche a la comisión por no haber procurado que estos documentos tan interesantes llegasen a nuestras manos por conducto de la misma, sin que tuviera que pedirlos un diputado. . .

**Sr. Pueyrredon.** — Estaban a disposición de todos los señores diputados.

**Sr. Moret.** — ... se refiere a lo siguiente, en la página 7: «Esa detención de la caída del tráfico ferroviario en un año en que el desarrollo del transporte automovilista ha empezado a repuntar, según lo expresa el consumo de nafta, es una prueba de la poca influencia que tiene el desarrollo del transporte de pasajeros por automotores sobre el tráfico ferroviario».

Y aclara en la página 10 del mismo informe, que la capacidad de los servicios comerciales de carga con automotores, o lo que es lo mismo, la capacidad actual de estos últimos, sólo representa el 1 % del transporte ferroviario. Es un informe de la Oficina de Investigación Técnico Económica de la Dirección Nacional de Vialidad.

Entonces, yo me pregunto: Si la competencia camionera, de acuerdo a todos los informes coincidentes, basados en cifras, es tan relativa frente al tráfico ferroviario, ¿de dónde viene el interés de los ferrocarriles en la aprobación de esta ley? Temo, señor presidente, que no obstante las intenciones basadas en el exclusivo interés público que habrá de tener, como lo esperamos, la Comisión Nacional de Transportes, encuentren las empresas

ferroviarias en el artículo 6º un resorte que les permita solucionar en parte, sus dificultades financieras en una forma que, desde luego, no sería coincidente con el superior interés público.

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión ha dicho que escuchará con toda atención todas las mejoras que se le propongan.

**Sr. Moret.** — Por eso, al final de esta exposición voy a proponer una modificación que espero aceptará la comisión.

Esta suspicacia mía tiene su fundamento en algunas opiniones vertidas en documentos de los ferrocarriles. Dice el informe de la Comisión Nacional del Transporte de los Estados Unidos, fechado el 13 de febrero de 1933: «La política de procurar avaluar las propiedades ferroviarias sobre alguna base elegida de evaluación y después afirmando que tienen derecho a una justa recompensa, según este avalúo, debe ser reconsiderada. Donde existe competencia con camiones y otros medios, ésta — la competencia — determinará las tarifas. En otros casos las tarifas deben ser reglamentadas».

Las recomendaciones de emergencia del mismo informe dice, en lo que respecta a las tarifas ferroviarias: «Creemos que esta regla, — la de determinar las tarifas de acuerdo a la cuenta «capital», para cubrir los intereses del mismo — debe ser abandonada. A nadie se le ocurre decir que el costo de los ladrillos y la argamasa, en una fábrica industrial, pudiera determinar lo que debiera cobrarse por sus productos. Si puede mantener su costo tan bajo que pueda ganar una utilidad sobre el valor de su producto, en la competencia pública con otros, su valor es diez a veinte veces mayor de lo que gana. En este sentido, las actuales reglamentaciones de los ferrocarriles colocan el carro delante del caballo. Tienen a uniformar los resultados de la perpetuación de la deuda y los capitales exagerados y anticuados, insuficiencia de reservas para depreciación y materiales en desuso y el mantenimiento de propiedades y facilidades innecesarias.»

Esto quiere decir que me temo que los ferrocarriles que estarán representados en la comisión, hagan valer ante ella un argumento de esta índole, allí donde en competencia con el ferrocarril existe una línea o un servicio de transporte automotor cuyas tarifas son mucho más bajas. La propia Dirección Nacional de Vialidad dice que las tarifas que rigen en los servicios de ómnibus y colectivos son análogas a las ferroviarias mínimas de segunda clase y 50 % inferiores a las de primera clase de ida. Supongamos que el tránsito de Buenos Aires a Luján, en que la tarifa ferroviaria es mucho más elevada que la tarifa de colectivo. Las empresas ferroviarias pretenderán demostrar a la Comisión de Coordinación de Transportes que el ferrocarril, de acuerdo a su cuenta «capital», es decir, para cubrir el interés autorizado por la ley de ferrocarriles, no puede tener una tarifa menor que la que cobra y que, por lo tanto, debe imponerse al servicio automotor una tarifa mínima igual o más o menos parecida a la del ferrocarril. Esto traería un aumento de la tarifa de los automotores en casi todo el país.

No creo, desde luego, que esa sea la intención de los que han redactado el artículo, pero temo que él dé pie a que los ferrocarriles hagan esa reclamación, la que podría justificar el enorme entusiasmo que han puesto en esta aprobación.

Por eso, para evitar cualquier dificultad, en reemplazo del artículo 6º del despacho de la comisión en coincidencia con el inciso b) del artículo 10, yo propongo: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes fijará las tarifas máximas del servicio de transporte automotor por caminos, a que se refiere la presente ley. Al solicitar el permiso establecido en el artículo 2º, deberá también requerirse la aprobación de las tarifas que se propondrán, las que deberán ser uniformes, razonables y justas. Toda modificación ulterior deberá ser también, aprobada por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

Vale decir, que el juego que yo pre-

veo en el actual artículo 6º, sería el siguiente: que una empresa de colectivos para hacer un servicio entre dos puntos determinados, — Buenos Aires y Luján, por ejemplo — presente una tarifa 50 % menor que la ferroviaria, y que el ferrocarril, como es norma, defendiendo sus intereses, haga oposición a esa tarifa; entonces, de acuerdo al artículo 6º, la Comisión de Coordinación de Transportes podría exigir al servicio de automotores que eleve su tarifa hasta un nivel vecino a la del ferrocarril.

Ahora, de acuerdo con el artículo que yo propongo, la Comisión Nacional fijaría para ello, para ese trayecto de Buenos Aires a Luján, una tarifa máxima, pongamos, de 2 pesos; y un servicio, al solicitar el permiso podría proponer una tarifa, de acuerdo a los distintos puntos que escala hasta llegar a Luján, de 1 peso. Entonces, si esa tarifa es razonable, esto es, si no es evidentemente propuesta de mala fe, para provocar cualquier inconveniente, si es uniforme, si está de acuerdo con lo normal en cuanto al kilometraje y en cuanto a los puntos intermedios para evitar tarifas discriminadoras, y si es justa, aunque fuese inferior a la tarifa ferroviaria...

—Suena la campanilla que anuncia la expiración del término reglamentario concedido al orador.

**Sr. Moret.** — Voy a terminar en breves momentos.

En esas condiciones la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes tendría que aprobar esa tarifa, siendo razonable, uniforme y justa, aunque sea menor que la ferroviaria y a pesar de la oposición de la empresa del ferrocarril.

**Sr. Pueyrredon.** — Las palabras que ha pronunciado el señor diputado las doy como fundamento del artículo que se acaba de leer. Espero que le baste porque es exactamente lo mismo.

**Sr. Moret.** — El mío es más claro.

**Sr. Palacio.** — Pido la palabra.

En su exposición, el señor diputado por la Capital parte de la base de que

la coordinación de transportes en el país se va a hacer teniendo en cuenta los intereses de las entidades transportadoras, pero no los intereses públicos, que son los únicos que debe tener en cuenta esa comisión al otorgar los permisos y al permitir el desenvolvimiento del tráfico por los caminos interprovinciales.

**Sr. Moret.** — ¿Si me permite una aclaración de mis propias palabras?

No digo que lo que he dicho vaya a suceder; pero no quiero que pueda haber pie para que suceda.

**Sr. Palacio.** — El artículo 4º del despacho establece en su último inciso, que en todos los casos la Comisión Coordinadora deberá otorgar los permisos teniendo en cuenta que las entidades que soliciten esos permisos ofrezcan realizar el tráfico en las mejores condiciones de precio, tiempo y continuamente; vale decir, que solicitado un permiso por una empresa automotor que llene estas condiciones, deberá ser otorgado enfrente del tráfico ferroviario establecido en esa zona.

No tendría por qué determinar la ley los límites a que se refiere la proposición del señor diputado Moret. El permiso deberá ser siempre acordado cuando el transporte automotor llene estas condiciones, aun con preferencia al tráfico ferroviario. Si el tráfico automotor en condiciones que no son antieconómicas ni ruinosas solicita hacer un transporte por una cantidad determinada que es más ventajosa que la del tráfico ferroviario, el permiso deberá ser acordado, porque llenará entonces las condiciones de la ley.

Por otra parte, la Comisión Coordinadora, como puede resultar que el tráfico automotor al realizar el transporte pueda hacerlo en mejores condiciones que el tráfico ferroviario, tiene la facultad de pedir la disminución de la tarifa ferroviaria, y ésa es la gran importancia de esta ley, a que me he referido en mi exposición anterior.

**Sr. Moret.** — La Comisión Nacional Coordinadora de Transportes podrá pedir todas las rebajas de tarifas ferro-

viarias que considere necesarias, pero la ley Mitre asegura a los ferrocarriles un rendimiento.

**Sr. Palacio.** — Las leyes de concesión y los reglamentos de los ferrocarriles les autorizan a tener las tarifas actuales, pero en el caso de que cuando la Comisión Coordinadora solicite la disminución de esas tarifas ferroviarias las empresas no las rebajen, tiene derecho la Comisión Coordinadora, de acuerdo con los intereses de la zona, a autorizar el transporte automotor en competencia con el transporte ferroviario.

Bastan las disposiciones del artículo para asegurar los intereses legítimos del público y también los intereses del transporte automotor, enfrente de los intereses del transporte ferroviario.

Por estas razones, soy de opinión que no es necesario agregar a la ley la disposición que ha propuesto el señor diputado por la Capital.

**Sr. Pena.** — Pido la palabra.

El texto que propone el señor diputado Moret, resuelve mejor las cuestiones que debatimos en este momento. Pero no puede aceptarse como solución que el presidente de la comisión diga que él cree que esas son las consecuencias de lo que propone el despacho. Lo que determina consecuencias es el despacho, que será el texto legal y no las palabras del señor diputado por Córdoba, en cuanto dan a este segundo párrafo del artículo 6º el sentido que indica sin decirlo el propio despacho.

El despacho habla de revisión. Debería decir a mi juicio «rebaja», porque el artículo puede prestarse al doble juego del alza, por el primer párrafo, de la tarifa del automotor y la consecuencia inmediata del alza en la tarifa ferroviaria, en cuanto se establezca la unidad y el monopolio capitalista. El público estaría completamente indefenso frente a esa doble maniobra que permite el artículo.

De manera que no debe decir, «revisión», porque revisión puede ser hacia arriba o hacia abajo. Debe decir «rebaja».

**Sr. Pueyrredon.**—La comisión acepta, señor diputado.

**Sr. Pena.** — Admitirá el señor diputado que discutimos de una manera algo irregular. El texto legal no sería claro si no quedara en la forma en que lo ha permitido este debate realizado en condiciones un tanto difíciles.

**Sr. Pueyrredon.** — Es lógico, señor diputado: si la comisión propone la revisión de la tarifa es para rebajarla, no para aumentarla.

**Sr. Pena.** — Debe decir rebaja, no revisión.

**Sr. Pueyrredon.** — Revisar es estudiar el asunto para hacer la rebaja. Es la palabra técnica.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Sírvanse no dialogar los señores diputados.

**Sr. Zarazaga.** — Pido la palabra.

Voy a proponer una pequeña enmienda al último párrafo del artículo 6º, en la siguiente manera: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes intervendrá como tribunal de apelación cuando las tarifas ferroviarias sean objetadas por no responder a los fines de coordinación, y en ese caso el comité someterá al Poder Ejecutivo las modificaciones de la tarifa si lo cree necesario».

Me parece que con eso hemos aclarado y hemos dado la función efectiva que corresponde a la comisión coordinadora.

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión no acepta, porque sería modificar la ley de ferrocarriles, que es más terminante en favor del público.

**Sr. Moret.** — Yo no voy a mantener mi proposición, desde el momento que la interpretación que los miembros de la comisión dan a este artículo es absolutamente coincidente con la mía, y que por lo tanto, la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes no podrá negar una tarifa justa, razonable y uniforme, aunque ella sea más baja que las tarifas ferroviarias.

**Sr. Pueyrredon.** — Es evidente, señor diputado, que la razón de justicia y de equidad es lo que va a regir. Lo que se quiere es evitar que se haga competencia desleal, que se estén alte-

rando las tarifas todos los días. Lo dije al informar en general el despacho. Si hoy en día un ferrocarril quiere hacer competencia desleal para el trayecto de Luján a Buenos Aires, por ejemplo, y rebaja la tarifa de cinco pesos a tres, las empresas de camiones, sin hacer ningún cálculo, sin contraer ninguna responsabilidad, sin preocuparse de las horas de trabajo de los chauffeurs, ni del seguro, ni de nada, si quieren hacer competencia, ponen la tarifa en dos pesos en vez de tres y así sucesivamente. Es lo que se quiere evitar con el proyecto que está en consideración.

**Sr. Briuolo.** — Pido la palabra.

Voy a decir muy pocas palabras, ya que en este artículo han intervenido hombres de mi sector que han estudiado detenidamente este asunto, pero como se habla de tarifas y de autorización a la Comisión Nacional de Coordinación y se apunta en el mismo, la posibilidad de una revisión de tarifas aun para las ferroviarias, me voy a permitir aportar un dato que es conocido, pero me veo en el deber de declararlo en esta sesión.

Se ha hecho eco en muchos diputados entusiastas por aprobar este despacho de coordinación de los caminos nacionales, que hay una competencia ruinosa por parte de los esfuerzos meritorios de los hombres, que por los caminos hechos y por hacer, transportan mercaderías y pasajeros y el primer paso sería impedirselo en la medida que se pueda, de acuerdo a las restricciones que está sancionando la Honorable Cámara.

El argumento es, que la gente que trabaja en los transportes de pasajeros y cargas con vehículos de automotor, no tiene control, gana poco y ese es todo un argumento que no tiene base efectiva. Se dice que no están sujetos al control de una ley o de una reglamentación, pero si bien es cierto que el trabajo ferroviario de todo el país está sujeto a leyes y reglamentaciones, pero en cuanto a los salarios que ganan los obreros sirviendo los intereses de las empresas de ese gran

medio de locomoción y transporte como es el ferrocarril, tampoco están controlados por ninguna reglamentación legal. Sólo por la fuerza y la acción de la organización obrera La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, es que tienen en alguna medida, sueldos respetables en donde han podido imponerles a las empresas ferroviarias. Lamento no tener en este momento la prueba gráfica y material, que desde ya ofrezco a los señores diputados, para la sesión de la noche, de los sueldos que se pagan, por ejemplo, en la sección almacenes de los ferrocarriles, con lo que veríamos el valor del argumento de las empresas cuando dicen que los obreros al servicio del transporte automotor en los caminos nacionales, no ganan sino sueldos exiguos y que no hay control; prometo a los señores diputados que quieran cerciorarse de ello, la demostración de que esos obreros ganan 25, 29, 30 y 44 pesos quincenales, lo que da un jornal de \$ 2 a 3,50. Pregunto entonces a los señores diputados, si pueden creer que hay competencia desleal.

Seguramente no conocen estos hechos; no les voy a hacer el cargo gratuito de que, conociéndolos, hayan afirmado lo que hemos escuchado. No niego que pueda haber poco control o falta de vigilancia sobre lo que sucede en los caminos, porque no están sujetos a la reglamentación de las leyes del trabajo estas manifestaciones de actividad. Pero quiero dejar hecha la constancia de que no hay competencia desleal por parte de los hombres que se atreven a surear los caminos de la Nación, que en gran proporción están por hacerse aún, con coches automotores, al servicio del interés público, llevando carga, bultos y pasajeros, porque en ningún caso esos hombres, sobre todo cuando hay un servicio regular, ganan menos de 6 a 8 pesos diarios.

Quería dejar establecidos en el debate estos hechos que no han sido tenidos en cuenta, y lamento que se hagan argumentos basados en el olvido de hechos fundamentales, que deben ser tenidos en cuenta para valorar los

intereses afectados por esta ley de la coordinación.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a votar el artículo 6°.

—Se aprueba.

43

#### CUARTO INTERMEDIO

**Sr. Presidente (Fresco).** — Invito a la Honorable Cámara a pasar a cuarto intermedio hasta las veintidós horas.

—Así se hace a la hora 21 y 20.

44

#### COORDINACION DE TRANSPORTES

—A la hora 22 y 50:

**Sr. Presidente (Fresco).** — Continúa la sesión.

**Sr. Zarazaga.** — Yo había propuesto un agregado, que no se votó, al artículo 6°.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a leer.

**Sr. Secretario (González Bonorino).** — El agregado dice así: «Intervendrá como tribunal de apelación cuando las tarifas ferroviarias sean objetadas por no responder a los fines de coordinación; y en ese caso someterá al Poder Ejecutivo la modificación de la tarifa, si lo cree necesario».

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión no acepta.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a votar el agregado propuesto.

—Resulta negativa.

—Sin observación, se aprueban los artículos 7°, 8° y 9°.

—En discusión el artículo 10.

**Sr. Molina.** — Pido la palabra.

En el inciso d) propongo que se agregue la palabra «horarios» después de «recorridos».



La comisión ha omitido, entre las obligaciones que se imponen a las empresas, algo fundamental que para el público viajero tiene gran importancia: los horarios.

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión acepta.

**Sr. Moret.** — Pido la palabra.

Creo que en este inciso *d*) la palabra «velocidades» no tiene en realidad mayor sentido, desde el momento que la velocidad se reglamenta por las leyes de tráfico, como el reglamento general de ferrocarriles que establece las velocidades a que deben sujetarse los maquinistas en las vías, y los máximos y mínimos de acuerdo con el diagrama del tren. En esta ley, tratándose de vehículos que van a andar por caminos, muchos de los cuales de tierra, expuestos a las lluvias y a otras alteraciones, en realidad lo único que interesa es que exista una velocidad máxima fijada en las leyes de tráfico. La velocidad no tiene nada que hacer en la ley de coordinación.

Yo acepto la proposición del señor diputado Molina de poner «horarios», pero excluyendo la palabra «velocidades», porque el hecho de establecer el horario, significa establecer la velocidad a que debe ir cada vehículo, de acuerdo con las leyes de tráfico, que en la provincia de Buenos Aires está fijada en 70 kilómetros como máximo.

**Sr. Presidente** (Fresco). — ¿La comisión acepta?

**Sr. Pueyrredon.** — Sí, señor presidente; la comisión acepta la modificación que propone el señor diputado Molina.

**Sr. Presidente** (Fresco). — Se va a votar el artículo 10 con el agregado aceptado por la comisión.

—Se vota y aprueba el artículo 10, en la siguiente forma:

Art. 10. — Las empresas transportadoras que hubieran obtenido permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes estarán obligadas:

- a) A aceptar el transporte de las personas y efectos que están autorizados a conducir, sin acordar preferencias por razón de tiempo y lugar;
- b) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. El precio sólo podrá recibirse en dinero o en cheques;
- c) A no acordar diferencias de trato a ningún cargador, sin autorización especial de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes;
- d) A realizar los transportes con los recorridos, horarios y velocidades autorizados por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes;
- e) A suministrar a la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes todos los datos estadísticos que sean requeridos sobre el funcionamiento financiero de la empresa;
- f) A asegurar sus riesgos y los de las personas y cargas que transporten, comprendiendo los riesgos de terceros;
- g) Los transportes de personas o cosas de propiedad del Estado gozarán del cincuenta por ciento de rebaja y deberán ser efectuados por los titulares de los permisos, hasta un límite que no pase de un cinco por ciento de la capacidad útil de cada unidad en marcha de las empresas transportadoras.

**Sr. Spinetto.** — Pido la palabra.

Voy a hacer una proposición que iría como inciso *h*) del artículo 10. Se refiere mi proposición a la obligación por parte de las empresas que hayan obtenido los permisos de concesiones de parte de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, de llevar en toda su extensión, un empleado uniformado de la Dirección de Correos, de los llamados guardahilos, que están obligados a atender el cuidado del telégrafo, que generalmente corre al costado o a poca distancia del camino por donde pue-

den circular los vehículos de las empresas.

**Sr. Presidente** (Fresco). — ¿Acepta la comisión?

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión acepta el agregado, porque es completamente razonable el pedido que formula el señor diputado. Y podría agregar que de 33 países que están en el cuadro sinóptico que conocen los señores diputados, 27 tienen esa disposición.

**Sr. Presidente** (Fresco). — Se va a votar el agregado propuesto por el señor diputado por la Capital, que iría como inciso *h*) del artículo 10, que se va a leer.

—Se lee:

Toda empresa que obtenga un permiso acordado por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, queda obligada a transportar gratuitamente, en toda la extensión de su recorrido, a un empleado de Correos uniformado, encargado del cuidado de los hilos del telégrafo nacional o provincial, instalado próximo al camino utilizado por los vehículos de dicha empresa.

—Se vota y resulta afirmativa, quedando como inciso *h*) del artículo 10.

—Sin observación se aprueba el artículo 11.

—En discusión el artículo 12.

**Sr. Moret.** — Pido la palabra.

Voy a proponer que, en substitución del texto despachado por la comisión como artículo 12, se acepte el siguiente: «Los servicios públicos de transporte automotor por camino, estarán obligados a cumplir las disposiciones legales sobre condiciones de trabajo de sus empleados y obreros, así como a conceder a los mismos, salarios que guarden relación con los percibidos por los empleados y obreros que desempeñan funciones equivalentes en otros medios de transporte, los que determi-

nará la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión acepta.

**Sr. Moret.** — Voy a fundamentar...

**Varios señores diputados.** — Está aceptado.

**Sr. Moret.** — Pero quiero exponer el concepto que nos guía. Saben los señores diputados que son abogados, que se han aprobado aquí leyes sin discusión, pero su interpretación ha sido luego diversa, porque no se conocían los motivos que las fundamentaron. El artículo en discusión es de gran importancia para nosotros, por cuanto, como grupo socialista, lo que nos preocupa, indudablemente, es la situación de los trabajadores. Es nuestra función...

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión ha contemplado ese aspecto con mucho interés.

**Sr. Moret.** — Entre los diversos núcleos de opinión que han apoyado el proyecto de coordinación, han llegado a nosotros, petitorios de empleados y obreros ferroviarios que han apoyado los dos despachos de comisión. Tales petitorios tenían que ser para nosotros especialmente atendibles por las razones de fondo que expresaré. Quiero destacar, previamente, que los trabajadores ferroviarios han sido girados en apoyo del proyecto y que uno de los principales argumentos que se ha hecho valer en favor del mismo, ha sido la explotación de que se dice vienen siendo objeto los trabajadores de empresas automotoras, cuyas condiciones de trabajo son inferiores a las de los del riel. Se ha dicho, también, que en el actual despacho, esa cuestión sólo merecía un artículo, el artículo 12, que crea una comisión que en un plazo de dos años propondrá al Parlamento las medidas tendientes a considerar la situación de los trabajadores. Todo el problema de coordinación de transportes está íntimamente vinculado a la situación de los trabajadores ferroviarios. Creemos que las transformaciones económicas que provocan los adelantos

técnicos no deben ser trabas en ningún momento a las exigencias del progreso; en la época actual no se debe adoptar la situación en que se colocaron los obreros de la época de la revolución industrial, que quemaban las fábricas donde se instalaban las maquinarias que los dejaban sin trabajo y a los obreros del «Hudson», que quemaban el primer barco a vapor que hacía funcionar Fulton. En esos casos había envuelto un cruento problema humano y social, desde que quedaban sin trabajo grandes cantidades de obreros. Ese mismo problema humano y social, puede llegar a producirse con motivo del desplazamiento de los viejos y organizados medios de transportes existentes en la actualidad, que ocupan a cientos de miles de obreros, por nuevos métodos de transporte que reducen considerablemente la importancia y el desarrollo de los ya establecidos.

La posición socialista que inspira este artículo, es que estas transformaciones deben realizarse con el mínimo de sacrificios para los trabajadores afectados, debiendo el Estado intervenir al efecto. Y el problema que debe interesar al Congreso — y lo digo no sólo a esta Cámara sino también a los legisladores que habrán de recibir este despacho de nuestras manos — no es tanto la suerte que puedan correr los capitales ferroviarios — 3.500.000.000 de pesos a que aluden las empresas — sino la suerte de los trabajadores afectados por esa transformación que el despacho de la comisión sólo contempla a través de las medidas que la Comisión de Coordinación de Transportes puede proponer dentro del plazo de dos años.

Respecto a todo el problema de la coordinación de transportes, nosotros tenemos una solución doctrinaria que es la que inspira el despacho de la minoría, que la Cámara no aceptó. Esa solución doctrinaria debe merecer algunas palabras más, ya que no he tenido la oportunidad de exponerla en general.

La solución integral del problema de la coordinación de transportes está

en la colocación de ambos medios de transporte, el ferroviario y el automotor, en un pie de igualdad económica y legal. Dentro de ese plano de igualdad es preciso que los ferrocarriles se preparen a hacer abandono de ciertas categorías de tráfico para las que técnicamente el transporte automotor por camino está superiormente dotado, defendiendo aquellas categorías de tráfico para las que el ferrocarril está mejor dotado.

El gobierno, por su parte, debe permitir una mayor elasticidad de los servicios ferroviarios, anticipándose a los hechos. Complacido, he visto que el Poder Ejecutivo ha enviado en estos últimos días un proyecto de reorganización legal de los ferrocarriles, que está a consideración del Honorable Senado y sobre cuyo articulado no me pronuncio, aunque considero que es realmente lamentable que al discutir esta importante ley en la Cámara de Diputados no podamos hacerlo conjuntamente con el proyecto de ley que permitirá a las empresas ferroviarias abordar en forma científica y eficaz el problema que les plantea la competencia del camino.

Los ferrocarriles pueden realizar por sí mismos un principio de coordinación, pero esto ha de interesar con toda seguridad a los trabajadores del riel, quienes deben prever que esta transformación económica inevitable debe afectarles profundamente.

Es evidente que la solución verdadera del problema de la coordinación de transportes llevará a la clausura de numerosas estaciones improductivas. El estudio de la junta honoraria señala una gran cantidad de estaciones que habrán de ser clausuradas y, a veces, habrá que llegar al levantamiento de ciertos ramales. Estas medidas que el progreso técnico impone, habrán de provocar una economía de personal por parte de las empresas. Por lo tanto, los trabajadores ferroviarios se verán obligados a prepararse para integrar el personal de los nuevos medios de transporte que fa-

talmente van a crecer a expensas del desarrollo de los ferrocarriles.

**Sr. Vignart.** — Pero, como esos nuevos medios de transporte podrán ser de propiedad de las empresas, no habrá desocupación de los empleados ferroviarios. Simplemente, cambiarán de actividad.

**Sr. Moret.** — Ese es un aspecto de la cuestión, pero no siempre será así.

Ahora quiero hacer una consideración general respecto a un obstáculo que existe, según mi criterio. Tengo la convicción — y me dirijo a los legisladores que habrán de tener en sus manos en los períodos próximos la sanción de leyes importantes — de que una de las razones más poderosas que ha movilizado a los trabajadores del riel en apoyo de un proyecto de coordinación de transportes que en lo que se refiere a su propia situación, primordialmente interesa a las empresas, desde que es la crisis ferroviaria la que ha provocado este movimiento de la coordinación de los transportes, es la de que los trabajadores ferroviarios se han visto llevados a apoyar con tanto entusiasmo este proyecto, debido a una particularidad de nuestro régimen de seguro social: la existencia de cajas de jubilaciones cerradas. Obremos que de no existir una caja de jubilación cerrada no tendrían inconveniente en salir del sistema ferroviario para integrar el personal de otro medio de transporte a que por sus conocimientos técnicos pueden adaptarse rápidamente, ven esa perspectiva con gran temor porque ella implicaría sacarlos del régimen de la Caja de Jubilaciones Ferroviarias. Por eso, es interesante señalar que este problema de la coordinación de los transportes en la Argentina está vinculado al sistema de los seguros sociales.

Yo me animaría a afirmar que las preocupaciones de los trabajadores ferroviarios podrían haber sido algo diferentes de lo que han sido en esta emergencia, si pudieran prever el traspaso de su calidad de trabajadores ferroviarios a la nueva calidad de em-

pleados de los servicios de transporte automotor, sin abandonar las ventajas que asegura el régimen jubilatorio, o sea, si en vez de la caja cerrada para ferroviarios rigiese en la Argentina un sistema de jubilaciones abierto y extensivo a todos los trabajadores; pero esta situación requiere que el Congreso se adelante al momento en que la red caminera se extienda decididamente y el transporte automotor sea un real competidor del ferrocarril. Por eso, la diputación socialista presenta el artículo que he mencionado, cuyo fundamento doctrinario es el que ha inspirado toda la actuación del Partido Socialista en esta cuestión. La lucha entre los distintos sistemas de transportes deberá hacerse sobre el pie de una verdadera igualdad económica y legal, evitando que el efecto de la competencia recaiga sobre los trabajadores afectados.

Al proponer por este artículo que en el transporte automotor rija en lo posible, tomando en cuenta las distintas condiciones técnicoeconómicas en que se desenvuelve este transporte, condiciones de trabajo y de remuneración similares a las existentes en el gremio ferroviario en la actualidad, el Congreso evitará que los resultados de esta profunda transformación económica y social siembren la ruina en numerosos hogares y que se produzcan las graves perturbaciones que en otras oportunidades han ocurrido.

Dejo así fundado este artículo que ha redactado la diputación socialista.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se dará lectura al agregado propuesto.

—Se lee:

En reemplazo del artículo 12: «Los servicios públicos de transporte automotor, por caminos, están obligados a cumplir las disposiciones legales y condiciones de trabajo de sus empleados y obreros, así como a conceder a los mismos, salarios que guarden relación con los recibidos por los empleados y obreros que desempeñan funciones equivalentes en otros medios de transportes que determine la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.»

**Sr. Pueyrredon.** — Le preguntaría al señor diputado por la Capital, si el artículo que ha propuesto, si no he oído mal, es en substitución del artículo 12.

**Sr. Moret.** — Sí, señor diputado.

**Sr. Pueyrredon.** — La comisión lo acepta.

**Sr. Palacio.** — Pido la palabra.

He escuchado las manifestaciones del señor diputado por la Capital y a pesar de la manifestación del señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, aceptando la modificación propuesta por el señor diputado Moret, voy a votar el artículo tal cual ha sido votado por la comisión.

La aparición del transporte automotor a raíz de la terminación de la guerra mundial, ha traído como consecuencia la posibilidad del tráfico competitivo entre el transporte automotor y el ferroviario. El transporte automotor, a medida que se construyan las rutas en firme en la República, va a ir teniendo un mayor incremento y con el andar de pocos años va a ser el enemigo formidable que tendrá el transporte ferroviario, sobre todo, en las distancias cortas, ya que en las distancias superiores a 300 ó 400 kilómetros esa competencia no va a poder ser un hecho real.

Pienso que las condiciones de trabajo de este nuevo sistema de transporte que existirá en el país, las condiciones en que deberá actuar su personal, las garantías a que deberá estar sometido en lo referente a horas de trabajo y a su salario, es un hecho que recién va a tener una experimentación, a medida que el transporte automotor crezca y sea una realidad en la República.

De manera que pienso que el artículo 12, consulta mejor los intereses de todos los hombres vinculados a esta nueva clase de transporte. La Comisión Coordinadora en el plazo de los dos años que establece el artículo, podrá tener la experiencia necesaria para ver las condiciones en que deben ser colocados los hombres vinculados a esta nueva clase de transporte. Es por eso que creo, por el momento, no debe es-

tablecerse una restricción como la que propone el señor diputado Moret.

**Sr. Moret.** — ¿Si me permite, señor diputado?

Creo que la diputación socialista está en lo lógico al formular lo que propone. Este despacho ha procurado establecer la igualdad de cargas económicas entre el ferrocarril y el transporte automotor.

**Sr. Palacio.** — Es lo que yo propongo, señor diputado.

**Sr. Moret.** — Pero establecida ya en numerosos aspectos, no se podría negar ahora esa igualdad de cargas en cuanto se refiera a la situación de los trabajadores.

**Sr. Palacio.** — Lo que yo propongo no lo niega. Quizá la Comisión Coordinadora, cuando someta al Congreso el proyecto sobre reglamentación del personal vinculado al transporte automotor, podrá tener en cuenta las ideas que ha expuesto el señor diputado; pero lo que pienso es que en el momento actual, cuando todavía no han tenido experimentación las disposiciones de esta ley, las debemos diferir para cuando venga ese proyecto en que se sienten las conclusiones a que se refiere el señor diputado, si la experimentación demuestra que conviene o no establecerlas.

Por eso me permito manifestar que votaré el despacho de la comisión tal como ha sido redactado.

**Sr. Pueyrredon.** — Las razones que he tenido para aceptar la substitución del proyecto, son muy sencillas. La proposición del señor diputado Moret significa cumplir disposiciones legales vigentes. Eso es indiscutible.

Ahora, las razones que ha dado el señor diputado Palacio, de que la experiencia de la Comisión Coordinadora pueda traer nuevas sugerencias, como de todas maneras la comisión deberá someterlas al Congreso, el hecho de que no se establezca no tiene importancia, porque si esa comisión nota deficiencias e inadaptabilidad de las disposiciones vigentes sobre salarios y horarios de trabajo y todos los demás puntos que contempla el artículo, evi-

dentemente, elevará un informe al Poder Ejecutivo, quien lo enviará al Congreso.

Por eso creo que no tiene mayor importancia aceptar un artículo u otro.

**Sr. Moret.** — Lo que yo creo, señor presidente, es que la Cámara que ha considerado estar suficientemente informada para establecer todo el resto de este articulado sin el estudio previo que quería el despacho de la minoría, no puede, en el único artículo en que se trata de la situación de los trabajadores, considerar que debe ser postergado hasta la realización de un mayor estudio o hasta que haya una mayor experiencia.

**Sr. Ahumada.** — Pido que se lea nuevamente el proyecto del señor diputado por la Capital.

—Se lee nuevamente.

**Sr. Molina.** — Pido la palabra.

La proposición del señor diputado Moret, es aceptable por otra razón más. En el artículo 12 se ordena a la comisión la presentación de un proyecto de ley que reglamente el trabajo y los salarios.

En esa comisión no está representada una parte interesada en el asunto: los trabajadores.

**Sr. Palacio.** — El proyecto se va a someter al Congreso.

**Sr. Molina.** — Perfectamente. Está el Congreso para dictar la ley; pero no tendría entonces por qué delegar eso en la comisión donde no están representados todos los intereses en juego.

Esta es otra razón que abona la proposición del señor diputado Moret.

**Sr. Ahumada.** — Pido la palabra.

La primera parte de la proposición del señor diputado Moret es elemental. Que las empresas de transporte automotor deben cumplir las leyes obreras en vigor en el país, me parece que sobra decirlo en esta ley. Se lo diga o no, las empresas deberán cumplir las disposiciones legales existentes, en materia social. Pero lo que creo de cierta importancia, y sobre ello llamo especialmente la atención del señor presi-

dente de la comisión, es que desde ya se obligue a esas empresas de transportes automotor a pagar los mismos salarios y a cumplir otras exigencias en la misma medida en que lo hacen las empresas ferroviarias.

**Sr. Pueyrredon.** — No son los mismos: equivalentes.

**Sr. Ahumada.** — Yo instaría al señor presidente de la comisión a que medite sobre este punto y pida a ese efecto una nueva lectura del proyecto.

**Sr. Pueyrredon.** — Salarios equivalentes. No dice los mismos salarios; si lo dijera, yo no hubiese aceptado. Equivalentes, porque un chauffeur no puede ganar lo mismo que un maquinista.

**Sr. Castiñeiras.** — Salarios que guardan relación con los percibidos en otras empresas en funciones similares.

**Sr. Moret.** — Lo que no queremos es que, establecida la igualdad de las demás cargas, el transporte automotor vaya a sacar ventaja frente al ferrocarril, únicamente porque paga salarios bajísimos a sus trabajadores.

**Sr. Ahumada.** — Exacto. Lo que se pretende es que las empresas de transportes automotor paguen salarios más o menos equivalentes a los que pagan las empresas ferroviarias y eso resulta simplemente inaceptable, porque no se puede equiparar a éstas a las pequeñas empresas automotores.

De ahí que considere más procedente el otro temperamento que ha defendido el señor diputado Palacio, de que el Congreso no se pronuncie hasta que la comisión nacional haga el estudio pertinente, llegue a una conclusión práctica y prudente y la someta a la consideración del Congreso.

Entrar a imponer, desde ya, condiciones y monto de salarios a esas empresas que se van a iniciar, me parece una medida bastante imprudente.

Por eso nuevamente pido, al señor presidente de la comisión, que medite sobre este paso que se va a dar.

**Sr. Pueyrredon.** — Si se hubiera tratado de los mismos salarios, yo no hubiera aceptado; pero como dice salarios equivalentes, significa que deben tener cierta proporción.

**Sr. Ahumada.** — Acaba de manifestarlo el autor de la indicación.

**Sr. Spinetto.** — Pido la palabra.

Los que hemos tenido en principio algún reparo en votar la ley de coordinación, hemos aceptado, al final, darle nuestro voto, porque el eje de los argumentos está en lo que acaba de decir el señor diputado Moret: las empresas ferroviarias no pueden presentarse exigiendo privilegios; pero tienen una sólida argumentación al sostener que sus cargas hacia el personal son superiores y están en desigualdad con el personal y cargas de las empresas de automotores, que no tienen obligaciones de salario, de jornada, de descanso y de seguro para sus obreros, lo que permite una rivalidad y competencia que les hace imposible la lucha.

De manera que todo lo que sea legislar en el sentido concreto de que las empresas de automotores se sujeten a la ley y a obligaciones para su personal, me parece muy razonable y justo, y por eso apoyo la opinión del señor presidente de la comisión y que se establezca, en forma clara y terminante, la proposición que se acaba de formular.

No hay que esperar tampoco dos años, porque la situación de esa gente no puede ser mantenida con un horario y con una explotación inadecuados, cuando se van a establecer los principios de una ley que va a reglamentar las relaciones patronales con relación a sus servidores.

Creo que lo que se ha propuesto debe aceptarse, y añado mi voto como miembro de la comisión, al del señor presidente de la misma.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a votar la reforma del artículo 12.

**Sr. Pueyrredon.** — Como es un artículo controvertido, hago constar que no he tenido tiempo de consultar a la comisión, y que sólo el señor diputado Spinetto y el que habla están de acuerdo con la reforma.

**Sr. Iriondo.** — Que se vote el despacho de la comisión.

**Sr. Presidente (Fresco).** — La Presidencia entendía que la comisión había aceptado.

**Sr. de la Vega.** — Aun aceptando la comisión, no puede retirarse el despacho sin el consentimiento de la Cámara.

**Sr. Moret.** — La mayoría de la comisión ha aceptado: aceptan los señores diputados Inda, Coca, Pueyrredon y Spinetto.

**Sr. Bustillo.** — No han firmado el despacho de la mayoría.

**Sr. Moret.** — Pero son la mayoría de la comisión.

**Sr. de la Vega.** — Que se lea el artículo 92 del reglamento.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a leer.

—Se lee:

Artículo 92. — Ni el autor de un proyecto que esté aún en poder de la comisión o que se esté ya considerando por la Cámara, ni la comisión que lo haya despachado podrá retirarlo ni modificarlo, a no ser por resolución de aquélla, mediante petición del autor o de la comisión en su caso.

**Sr. de la Vega.** — Si no hay resolución de la Cámara, ni la misma mayoría de la comisión puede autorizar a modificar el despacho que está a consideración del cuerpo.

**Sr. Presidente (Fresco).** — La Presidencia discrepa.

**Sr. Moret.** — No aceptamos la doctrina del señor diputado, pero no vamos a hacer objeción.

**Sr. Presidente (Fresco).** — La Presidencia entiende que la forma propuesta de votación es la que corresponde, pero si la Honorable Cámara resuelve votar primero el despacho presentado por la comisión, la Presidencia no tiene inconveniente.

Se va a votar el artículo tal como está redactado.

—Se aprueba.

**Sr. Moret.** — Quiere decir que la Cámara sanciona la ley de coordinación, pero no para los trabajadores ferroviarios.

**Sr. Pérez Leirós.** — Era un cuento para traer a los trabajadores a la Cámara.

—En consideración el artículo 13.

**Sr. González (B. S.).** — Pido la palabra.

El artículo 13 no establece plazo en el que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes propondrá al Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos de la repartición, para su oportuna remisión al Honorable Congreso. Tampoco establece si esa remisión es para conocimiento o aprobación del Congreso.

Para subsanar estas fallas, propongo que se fije el plazo de seis meses, para que la Comisión Nacional de Transportes proponga al Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos de la repartición, que deberá ser elevado al Congreso para su debida aprobación.

**Sr. Presidente (Fresco).** — ¿Acepta la comisión?

**Sr. Pueyrredon.** — Acepta la primera parte: el agregado de las palabras «dentro del término de seis meses».

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a leer el artículo con las modificaciones aceptadas por la comisión.

**Sr. Secretario (González Bonorino).** — Quedaría redactado así: «La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes propondrá al Poder Ejecutivo, dentro del término de seis meses, el presupuesto de gastos...», etcétera.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a votar el artículo con la redacción propuesta.

—Se aprueba.

**Sr. González (B. S.).** — Debe votarse ahora el agregado que no acepta la comisión: que la remisión al Congreso será «para su debida aprobación».

De no sancionarse el agregado, podría creerse que se remite para simple conocimiento, como pasa con los presupuestos de algunas reparticiones autónomas, que se remiten al Congreso pero no se votan nunca.

**Sr. Ahumada.** — Es elemental que tiene que ser así.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Se va a votar si se incorpora al artículo el agregado propuesto.

—Resulta negativa.

—El artículo 14, es de forma.

**Sr. Presidente (Fresco).** — Queda sancionado.

Se comunicará al Honorable Senado.

## 45

## MOCION

**Sr. Arce.** — Pido la palabra.

En el orden del trabajo sancionado por la Honorable Cámara, correspondería tratar ahora algunos despachos de la Comisión de Presupuesto, de la Comisión de Higiene y de la Comisión de Legislación Agraria.

Habiendo terminado la Cámara de considerar el proyecto de coordinación nacional de transportes, hago indicación de que esos proyectos sean aplazados y se entre a considerar la orden del día número 146 sobre coordinación de transportes de la ciudad de Buenos Aires, que ya tiene preferencia votada.

**Sr. Ghioldi.** — Hago moción de que se levante la sesión.

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

—Resulta negativa.

**Sr. Ghioldi.** — Pido la palabra para hablar sobre la moción de aplazamiento.

Solicito que el señor secretario quiera informar qué asuntos se aplazarían.

**Sr. Secretario (González Bonorino).** — La orden del día la constituyen diversos despachos de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, de la Comisión de Industrias y Comercio, de la Comisión de Legislación General; y yerba mate.

**Sr. Ghioldi.** — No me extraña que el señor diputado, decano de la Facultad