

solicitada. Antes bien, autoriza a esperar que podrán ser conocidos los resultados de la misma.

Por ello, y en cumplimiento de una resolución del directorio, tengo el honor de solicitar del señor presidente y por intermedio de ese excelentísimo tribunal, que se permita al Colegio de Abogados conocer los resultados de la investigación realizada con motivo de

su presentación, sin perjuicio de la publicidad que el tribunal disponga.

Saludo al señor presidente con mi consideración más distinguida.

Mariano G. Calvento,
Presidente.

Carlos Suárez Anzorena,
Secretario.

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO PUEYRREDON

Buenos Aires, julio 30 de 1935.

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

La Comisión Ferroviaria de Empleados y Obreros pro sanción de la ley de coordinación nacional de los transportes, se ha enterado de la nota pasada a la Honorable Cámara por su excelencia el señor gobernador de la provincia de Córdoba, doctor Pedro J. Frías, con fecha julio 12 último, y cuya inserción se hizo en el Diario de Sesiones del día 18 a pedido del diputado Zarazaga.

Con el respeto debido a los merecidos prestigios del señor gobernador, nuestra comisión se permite respetuosamente señalar algunas observaciones a la aludida nota, tendientes a establecer ciertos aspectos del problema.

Sostiene el señor gobernador, que el productor ha puesto su esperanza en el camino, confiando en que él le proporcionará el medio de transporte barato que requiere.

El argumento es inconsistente. Los vehículos automotores en su condición actual, sólo pueden transportar algunas mercaderías que por su índole no significan el tráfico más importante de cuantos realiza el pequeño propietario productor. En cambio, los productos de la tierra no pueden llevarse a largas distancias por otro medio que el ferrocarril y el barco, que son los más regulares y de precio más reducido.

Si la función de los caminos se limita, del punto de vista comercial, a substraer a los ferrocarriles la carga más remuneradora, ello traerá, como consecuencia, el encarecimiento de los fletes para los productos de la tierra. Este proceso tan sencillo es el que no pereiben los opositores al proyecto del Poder Ejecutivo.

La coordinación que se propicia no suprimirá ninguna «pobre línea» de transporte automo-

tor. Bastará para ello que su servicio sea necesario, regular, seguro, higiénico, responsable y que no dañe a nadie. Si la «pobre línea» no llena estas condiciones, está de más; con coordinación o sin ella, es obligación de los gobernantes justos obligarlas a cumplirlas.

El camión «es el transporte del futuro, el que requiere el productor y el consumidor», es otra de las afirmaciones de la nota. Pero, si esto es verdad no lo va a matar ninguna ley que pretenda ponerlo en un pie de igualdad legal con los demás medios de transporte.

El capítulo de la nota titulado «la coordinación de los transportes en el extranjero» trae un párrafo que sorprende sobremanera por tratarse de un gobernante cuya ilustración es notoria. Dice que en Europa, en Estados Unidos y en Australia también se debato el asunto, y agrega: «Podemos decir que aún no se ha llegado a soluciones definitivas.»

En los países citados existe una legislación de emergencia y en otros treinta y tres países civilizados se han dictado leyes de coordinación basadas en principios semejantes a los que inspiran el proyecto presentado a la Honorable Cámara.

Más adelante encuentra que el problema de la coordinación «adquiere verdadera importancia cuando los ferrocarriles pertenecen al Estado» pero entre nosotros «los ferrocarriles del Estado son pura y exclusivamente de fomento y bajo este aspecto el transporte automotriz es evidente que en modo alguno no puede afectarlos.»

Los ferrocarriles de propiedad particular realizan un servicio público por delegación del Estado. Lo que es bueno para éste lo es también para aquéllos y viceversa. Además constituyen un aporte útil a la economía del país. Para construirlos vinieron espontáneamente capitales de afuera y sean ellos británicos o franceses, lo cierto es que al país no le han

costado nada. Mientras que para hacer los ferrocarriles del Estado y pagar los vehículos automotores, el país tiene que hacer exportaciones de capital, que empeoran sus finanzas.

Luego repite un argumento que ya han utilizado sin éxito los que de manera más o menos parecida se oponen a la iniciativa. Lo hace cuando afirma que va a proteger a los ferrocarriles de un peligro que por ahora no es tal. Conociendo el espíritu progresista del señor gobernador, extraña que parezca asociado a quienes se manifiestan contrarios a toda previsión legislativa. Si el problema recién despunta, mejor. Así no llegará a adquirir la intensidad que ha perturbado su solución en otros países, obligándolos a medidas de una gran violencia.

La coordinación de los transportes generales es materia federal. Cada provincia puede coordinar sus medios locales de transporte. El proyecto no innova sobre la materia. Lo mismo pasa con los ferrocarriles; los hay de jurisdicción nacional y provincial, según sus características.

La afirmación de que una gestión lenta, pesada y gravosa, entorpecerá el trámite de las

concesiones, no puede haber sido inspirada por el texto del despacho, ya que los términos de éste no pueden ser más sencillos y simples, encaminados a comunicar su misma sencillez y simplicidad al trámite a que obligará la ley.

Por último, se hace una defensa del pequeño capital. Nuestra posición nos impide terciar en el debate sobre este punto. Para los obreros, cuyo punto de vista interpretamos, no es lo mismo que el capital se reparta en muchas o pocas manos. Sólo nos interesa que realice su función social impulsando al máximo el progreso del país, y procurando a sus habitantes el goce más extendido posible de las ventajas de la técnica y de la civilización.

Para mayor abundamiento nos remitimos a la adjunta reseña periodística de un caracterizado diario de Córdoba, que rogamos tener en cuenta por los conceptos que en ella se han vertido y como puntos de coincidencia.

Saludamos al señor presidente con nuestro mayor respeto.

F. M. Pardal,

Secretario general.

Manuel Romano,

Presidente.

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO DICKMANN (E.)

Buenos Aires, julio 23 de 1935.

A la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Honorable Cámara:

La Asociación Los Amigos de la Ciudad, ha estudiado el despacho formulado por las comisiones de Negocios Constitucionales y Especial de Legislación Municipal, de esa Honorable Cámara, sobre la coordinación de transporte colectivo de pasajeros de la Capital Federal y pueblos vecinos, que figura en la orden del día número 146, a tratarse en breve, y lamenta tener que manifestar a la Honorable Cámara su disenso con el mismo por las razones que expresa a continuación.

El problema de la coordinación de transportes reviste una importancia trascendental para la ciudad de Buenos Aires. La diversidad de factores e intereses que en él intervienen y la perspectiva de comprometer el futuro edificio de la Capital, obligan a estudiarlo con detenimiento y amplitud. Para ello es necesario

analizar a fondo todos sus antecedentes, oír la mayor suma de opiniones, consultar a las partes interesadas y confrontar el sistema propuesto con los de otros países.

La asociación que presido ha notado que en el estudio preliminar realizado por la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal, al que aluden los mensajes del Poder Ejecutivo de la Nación, de fecha 14 de Marzo y 6 de julio de 1934, no se ha dado cumplimiento a lo establecido en los artículos 2º, 3º, 4º, 6º, y 7º del decreto de la intendencia, de enero 19 de 1933, que se refieren al estudio que debía practicar dicha comisión sobre las medidas destinadas a mejorar el tráfico céntrico y sobre las normas a seguir en los transportes entre la ciudad y alrededores, así como a la realización de consultas, encuestas e investigaciones, con autorización de requerir la presencia de gremios obreros, asociaciones de fomento y otras, pudiendo utilizar los estudios y elementos de las dependencias municipales. La comisión designada por la intendencia no

se ha ajustado, pues, a la letra ni al espíritu de ese decreto. Por su parte, las comisiones de la Honorable Cámara tampoco han realizado, según se desprende de su despacho, ninguna encuesta o investigación. Quiere decir, entonces, que el problema de la coordinación no ha sido tratado desde su principio, en la forma metódica y analítica que requiere su complejidad.

Otras de las deficiencias que, a juicio de esta asociación, adolece el despacho de la comisión, es la de proponer la intervención, tal vez decisiva, en el futuro contralor del transporte colectivo, de empresas tranviarias cuyos sistemas anticuados de transporte pueden resultar un obstáculo, para la incorporación de otras empresas con sistemas más adelantados. Por otra parte, dos de ellas no han correspondido a las necesidades del transporte colectivo de los nuevos barrios y, dentro de sus líneas, con la velocidad, regularidad y frecuencia necesarias.

La formación de la corporación de transporte, auspiciada por la comisión, aleja, además, por cerca de sesenta años, el anhelo de que la ciudad de Buenos Aires, controle y administre sus transportes. En la hora actual es general el deseo de la formación de una empresa municipal, con capitales iniciales mixtos, pertenecientes en más del 50 % a la Municipalidad de Buenos Aires y el resto a las empresas de transportes. Los capitales de estas últimas deberán amortizarse proporcionalmente a su monto y clase, para llegar con el tiempo a la propiedad municipal.

Los Amigos de la Ciudad creen necesaria y ventajosa la coordinación de transportes, pero entiendo que el problema debe ser objeto de nuevos y más profundos estudios, buscando solucionarlo dentro de las siguientes directivas:

- a) Promover la creación de una entidad, sociedad, o persona jurídica con régimen propio a la que se entregue la explotación de transportes;
- b) Esa entidad debe ser autónoma y revestida de la autoridad y medios para llevar su misión;
- c) Debe representar y cuidar el interés público, formado por mil millones de pasajeros, anuales;
- d) Tener capacidad técnica, administrativa y económica;
- e) Hallarse facultada para acordar con las municipalidades vecinas, con el gobierno de la provincia de Buenos Aires o el superior gobierno de la Nación, cuanto sea necesario para la coordinación de los más diversos medios de transportes, terrestres, fluviales, marítimos o aéreos;
- f) El plan técnico y financiero, así como las comprobaciones estadísticas — de que han prescindido todas las comisiones — será parte de la labor de los nuevos estudios, los cuales se harán, teniendo en cuenta los principios establecidos por la ciencia del urbanismo, que indican no comprometer el desenvolvimiento futuro de los transportes rápidos y económicos de una ciudad.

La asociación que presido espera que la Honorable Cámara, al tratar los despachos relacionados con la coordinación de transportes, prestará atención preferente a estas sugerencias, inspiradas en el legítimo deseo de contribuir al progreso urbanístico de nuestra Capital.

Tengo el honor de saludar a vuestra honorabilidad con mi mayor consideración.

(Hay una firma)

Secretario General.

(Hay una firma)

Vicepresidente en ejercicio.

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO CACERES

Buenos Aires, julio 26 de 1935.

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

S/D.

Señor presidente:

Tengo el honor de dirigirme a vuestra señoría por resolución de la comisión central directiva

del Centro Vitivinícola Argentino, que presido, y por vuestro intermedio a esa Honorable Cámara de Diputados, para solicitar que, al tratarse el presupuesto general de gastos para el próximo ejercicio, se incluya una partida para la instalación de la Oficina Química Nacional, en la ciudad de Chilecito, provincia de La Rioja.

Este centro, señor presidente, viene gestio-