

21ª SESIÓN ORDINARIA. 31 DE JULIO DE 1909

PRESIDENCIA DEL DOCTOR BENITO VILLANUEVA

SUMARIO: I.—Asuntos entrados.

- II.—Se posterga nuevamente la tercera parte de la orden del día número 15 (Despacho de la Comisión de Obras Públicas en el proyecto declarando expropiable, por causa de utilidad pública, los terrenos necesarios á los **ferrocarriles** en explotación, tanto del Estado como particulares.
- III.—Consideración de un despacho de la Comisión de Legislación, referente á los proyectos de ley, venidos en segunda revisión, creando la **Dirección y la Administración de Ferrocarriles**.—Se aplaza su consideración hasta el jueves.

Señores Senadores

Alvarado
Arbó
Carreño
Del Campillo
Del Pino
Figueroa
Garramuño
Godoy
González
Guemes
Háñez
Ovejero
Pérez
Quiroga
Soldati
Terán

En Buenos Aires, á los treinta y un días del mes de julio de mil novecientos nueve, reunidos en su sala de sesiones, el señor Presidente provisorio y los señores senadores al margen consignados, se abre la sesión con inasistencia de los señores Alvaréz (A.), Alvaréz (J.), Funes, Maciá, Mantilla, Mendoza, Pinto, Puccio,

Ugarte, Uriburu, Villanueva (E.) y Viñasoro con aviso.

Leída y aprobada el acta de la anterior, de veintinueve del corriente, (20ª Ordinaria) se da cuenta de los

I

ASUNTOS ENTRADOS

Proyecto de ley, en revisión, por el que se modifica la ley 5944, sobre ampliación del puerto de la Capital.

—A la Comisión de Obras Públicas.

Proyecto de ley, en revisión, autorizando al Poder Ejecutivo á construir un ferrocarril desde el puente del Diamante hasta la línea de Monte Caseros y Posadas y una línea del puerto del Paraná hasta empalmar con el anterior en las inmediaciones de la estación María Grande.

—A la misma.

Proyecto de ley, en revisión, acordando pensión graciable al ex teniente coronel de la Guardia Nacional de Junín, don Pablo Vargas.

—A la de Guerra.

Proyecto de ley, en revisión, referente á la construcción de un edificio para la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones.

—A la de Hacienda.

Los señores Pedro Bracht y Compañía solicitan el uso de un terreno fiscal en el puerto de La Plata para establecer una fábrica de congelación de carnes.

—A la de Agricultura y Tierras.

Rosauro Salvadores de Planes solicita pensión.

—A la de Peticiones.

Julio 31 de 1909

CAMARA DE SENADORES

21ª sesión ordinaria

III

—Se lee:

Honorable Senado:

La Comisión de Legislación ha estudiado los proyectos de ley venidos en segunda revisión, creando la Dirección y la Administración de Ferrocarriles; y, por las razones que aducirá el miembro informante, os aconseja aceptar las modificaciones introducidas por la honorable Cámara de Diputados.

Sala de la comisión, julio 24 de 1909.

Rafael M. Funes—F. C. Figueroa—L. Güemes.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Modifícase el título IV de la Ley General de Ferrocarriles, y, en su reemplazo se sanciona el siguiente:

TÍTULO IV

DE LA INSPECCIÓN GUBERNATIVA

Art. 69—La inspección gubernativa que esta ley establece será ejercida por una Dirección General de Ferrocarriles, que dependerá inmediatamente del Ministerio de Obras Públicas y la que estará á cargo de un ingeniero con el título de director general de ferrocarriles.

Art. 70—La Dirección General de Ferrocarriles tendrá además tres jefes de sección, que serán respectivamente, inspectores generales de lo administrativo, de construcciones y de tarifas y estadísticas sin perjuicio de los demás inspectores generales, jefes de sección y personal subalterno que determine la Ley de Presupuesto.

Art. 71—Corresponde á la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales:

1º Velar por el cumplimiento de las leyes vigentes ó que en adelante se dictaren relativas á ferrocarriles, como asimismo de sus reglamentos respectivos.

- 2º Tener á su cargo la inspección de la construcción y explotación de todo ferrocarril de jurisdicción nacional.
- 3º Hacer los estudios necesarios y proponer al Poder Ejecutivo la construcción de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones y demás dependencias cuando crea que lo exige el mejor servicio de los ferrocarriles y las necesidades de la industria,
- 4º Dictaminar sobre las propuestas de ferrocarriles que se presenten al Congreso ó al Poder Ejecutivo, sea por empresas privadas ó por comisiones á oficinas de la Nación, y sobre los estudios, planos, especificaciones y pliegos de condiciones de los proyectos ó leyes respectivos, y aprobar directamente los planos de detalle siempre que éstos no modifiquen fundamentalmente el proyecto general aprobado.
- 5º Vigilar el cumplimiento de las concesiones de ferrocarriles en explotación.
- 6º Proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos á que deba sujetarse la construcción y explotación de ferrocarriles nacionales y las reformas de los mismos que la práctica aconseje: dictaminar sobre los que deberán presentar las empresas particulares, con arreglo á esta ley, dentro de un plazo perentorio que fijará la misma Dirección General de Ferrocarriles en su caso,—y de pedir las instrucciones que deban observar los inspectores que de ella dependen á fin de velar por el cumplimiento de aquellos.
- 7º Vigilar, en general, que todo material fijo y rodante que se emplee en la construcción y explotación de ferrocarriles de jurisdicción nacional tenga la uniformidad técnica indispensable para el intercambio del tren rodante en las diferentes líneas del país.
- 8º Informar sobre la aprobación de las tarifas de los ferrocarriles en general, y aprobar directamente toda modificación de las mismas, dentro de los límites de las tarifas aprobadas por el Poder Ejecutivo. Dictaminar en los casos que el Poder Ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular de acuerdo con las leyes.

- 9º Aprobar los horarios.
10. Resolver de conformidad con las leyes y reglamentos de ferrocarriles vigentes ó que se dictaren, los reclamos que se formulen contra las empresas de ferrocarriles nacionales.
 11. Determinar anualmente y con la debida anticipación, el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril nacional, en relación al movimiento de pasajeros y carga entre los diversos puntos que ligare.
 12. Proponer al Ministerio de Obras Públicas los nombres de las estaciones de ferrocarriles nacionales y el cambio de los actuales, sólo cuando ofrezcan confusión, (debiendo dar preferencia á los nombres históricos ó de los lugares en que estén situadas.)
 13. Exigir de las empresas la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.
 14. Hacer detener y someter al juez competente á los individuos que se hallaren en el caso del artículo 81, requiriendo el auxilio de la fuerza pública en las circunstancias que exijan una resolución urgente.
 15. Imponer á las empresas ó concesionarios de ferrocarriles nacionales las multas autorizadas por esta ley, ó las que se dicten en lo sucesivo y los respectivos reglamentos, y hacerlas efectivas por las vías de apremio no pudiendo los jueces conceder apelaciones, cuando procedan, sino al solo efecto devolutivo. El Gobierno no reconocerá á la empresa como gastos de explotación el monto de las multas que hubiesen pagado.
 16. Examinar y controlar las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación ó con su garantía ó subvención y solicitar en la debida oportunidad del Poder Ejecutivo la resolución respectiva para declarar cerrado el período de construcción.
 17. Intervenir en examen y fijación por el Poder Ejecutivo del capital de cada empresa de ferrocarril nacional, como asimismo controlar el monto de las entradas brutas y líquidas de las mismas á los fines que establezcan las leyes, á cuyo efecto están aquellas obligadas á suministrar los datos que establece el artículo 73 de la presente ley.
 18. Informar al Poder Ejecutivo sobre los materiales que deban emplearse para la construcción y explotación de ferrocarriles.
 19. Formar anualmente una estadística de todos los ferrocarriles existentes en la Nación ya sea en servicio ó en construcción, acompañada de mapas y documentos ilustrativos que indiquen su traza, longitud, trochas territorios que atraviesan y si pertenecen á la Nación, á las provincias ó á empresas particulares,—y elevar también al Ministerio de Obras Públicas, una memoria sobre el movimiento administrativo del año anterior, consignando los trabajos realizados y proponiendo las mejoras que crea conveniente introducir.
 20. Intervenir mientras no se dicten leyes especiales sobre la materia, en las diferencias entre las empresas y sus empleados en casos de controversia sobre salarios, horas de trabajo ó condiciones del mismo, resolviéndolos directamente por medios conciliatorios ó mediante la constitución de tribunales arbitrales.
 21. Proponer al Ministerio de Obras Públicas el nombramiento y remoción de los empleados de su dependencia pudiendo suspenderlos por su propia autoridad por un término que no exceda de dos meses.
 22. Efectuar directamente en caso necesario la compra de útiles destinados á sus oficinas hasta la suma de un mil pesos moneda nacional (1000) y dentro de las cantidades que su presupuesto le asigne.
 23. Presentará en el término de diez y ocho meses, desde la promulgación de esta ley, un plan general de las líneas y ramales de ferrocarriles en el territorio argentino, el cual servirá para proyectar las construcciones y concesiones en lo futuro, teniendo en cuenta las necesidades de población, explotación de las diferentes industrias, estrategia, etc.
 24. Establecer inspecciones seccionales en las capitales de provincias y en las ciudades y localidades que fuera nece-

sario, exigiendo al personal respectivo la investigación é información directas de todo lo relativo al servicio de los ferrocarriles y á las necesidades y conveniencias de las diversas regiones y localidades de la sección.

Art. 72—Para resolver los asuntos á que se refieren los incisos 10, 15, 20 y 22 del artículo anterior se formará un consejo presidido por el director general de ferrocarriles con los jefes de sección creados por el artículo 70, cuyas resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos. Formarán quorum tres de sus miembros por lo menos, y, en los casos de empate, el presidente tendrá doble voto. Si llegare á producirse desacuerdo entre el director general y la mayoría del Consejo, el caso será resuelto por el Ministerio del ramo.

Art. 73—La Dirección se halla facultada para requerir de las empresas cuantos datos sean necesarios para habilitarla á desempeñar sus funciones y cumplir los fines de su institución. En consecuencia, la Dirección podrá exigir la comparecencia y declaración de testigos y exhibición de libros, papeles, tarifas, contratos, ajustes y documentos relativos á la materia de la investigación. Los inspectores de la Dirección General de Ferrocarriles tendrán libre acceso en las estaciones, talleres, vías, trenes y dependencias de los ferrocarriles nacionales.

Art. 74—Toda persona ó asociación que se considere agraviada por hechos ú omisiones de las empresas en contravención á esta ley, pueden ocurrir á la Dirección General, estableciendo brevemente los hechos. La Dirección transmitirá una relación de los cargos á la empresa, citándola á satisfacer la queja ó contestarla por escrito en un plazo que fijará prudencialmente la misma Dirección. Si la empresa, en el plazo señalado, reparase el perjuicio alegado, quedará exenta de responsabilidades hacia el querellante en cuanto á la transgresión especial que motivó la queja. Si la empresa no satisficiera el reclamo en el término señalado, ó hubiera fundado motivo para investigar sobre la queja, deberá la Dirección ordenar la investigación del modo y por los medios que lo juzgue conveniente. Ninguna queja se rechazará por razón de ausencia de perjuicio directo para el querellante.

Art. 75—En toda investigación la Direc-

ción General deberá actuar por escrito consignando los hechos sobre que se basan las conclusiones, y el dictamen de la Dirección General hará fe en juicio, salvo prueba en contrario. Los dictámenes de la Dirección serán archivados por la misma, dándose copia de ellos á la parte interesada.

Art. 76—En todos los casos de investigación, la Dirección de Ferrocarriles expresará clara y terminantemente el hecho ó la omisión contraria á la ley, ó el daño ó perjuicio causado por la infracción, debiendo expedirse inmediatamente copia del dictamen á la empresa, con un aviso para que suspenda y desista de la infracción, ó repare el daño causado, ó ambas cosas á la vez, dentro del plazo que la misma Dirección señalará prudencialmente. Si en dicho plazo se comprobare á la Dirección que la infracción ha cesado y el perjuicio ha sido reparado, de acuerdo con su dictamen ó á satisfacción de la parte querellante, se levantará acta de ella quedando la empresa exenta de ulterior responsabilidad ó penalidad por dicha infracción.

Art. 77—La Dirección de Ferrocarriles exigirá á todas las empresas, en el tiempo y forma que ella determine, informes anuales sobre los puntos siguientes:

- 1º) Monto del capital emitido ó invertido en acciones y obligaciones, suma pagada por el servicio de éstas y forma de dicho pago.
- 2º) Dividendo repartido, fondo de reserva si lo hay, y número de accionistas.
- 3º) Deudas consolidadas y flotantes é intereses pagados.
- 4º) Costo y valor de los bienes muebles é inmuebles de la empresa.
- 5º) Número, nacionalidad y clase de empleados y su dotación.
- 6º) Sumas destinadas anualmente para mejoras, su inversión y carácter de estos anticipos.
- 7º) Ingresos y egresos de cada ramo de negocios ó cualquier otra procedencia.
- 8º) Balance de ganancias y pérdidas.
- 9º) Estado completo de la empresa y de todas sus operaciones anuales.
- 10) Datos pedidos por la Dirección sobre tarifas y reglamentos de transporte ó sobre convenios con otras empresas.

Art. 78.—Será también obligación de las empresas contestar todas las cuestiones es-

peciales sobre las cuales la Dirección necesite informes, como asimismo llenar los formularios que para fines estadísticos le remita dicha Dirección.

Art. 79.—La Dirección de Ferrocarriles, autorizada por el Poder Ejecutivo, puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad.

Art. 2º—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Cámara de Diputados, en Buenos Aires, á 23 de septiembre de 1908.

E. CANTÓN
A. M. Tallafiero,
Prosecretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Créase la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales á que hace referencia la ley número 2873 y que dependerá inmediatamente del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 2º—Esta Dirección estará á cargo de un directorio que se compondrá de

Un director general (ingeniero) presidente.

Un inspector general (ingeniero) de vía y obras.

Un inspector general (ingeniero) de estudios y proyectos.

Un inspector general (ingeniero) de construcciones.

Un inspector general (ingeniero) de talleres, tracción y movimiento.

Un inspector general (ingeniero) de tarifas y estadística.

Un inspector general administrativo.

Art. 3º—Serán deberes y atribuciones de la Dirección:

1.º Cumplir y hacer cumplir la Ley General de Ferrocarriles número 2873 y las que en adelante se dictaren relativas á ferrocarriles.

2.º Tener á su cargo el estudio, proyecto y construcción de los ferrocarriles por cuenta de la Nación, como también la inspección de la construcción y explotación de todo ferrocarril de jurisdicción nacional.

3.º Proponer al Poder Ejecutivo la cons-

trucción de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones y demás dependencias cuando crea que lo exige el mejor servicio de los ferrocarriles y las necesidades de la industria.

4.º Informar sobre la aprobación de estudios y proyectos de las vías férreas presentados al Poder Ejecutivo ó al Congreso y aprobar directamente los planos de detalle siempre que éstos no modifiquen fundamentalmente el proyecto general aprobado.

5.º Estudiar lo relativo á la compra de materiales para los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación, interviniendo en la compra de los mismos.

6.º Intervendrá en los contratos parciales relativos á esas construcciones y firmará en representación del Poder Ejecutivo las escrituras de terrenos destinados á las obras en ejecución.

Podrá también efectuar directamente la compra de útiles destinados á sus oficinas hasta la suma de un mil pesos moneda nacional (\$ 1.000 m/n) y dentro de las cantidades que su presupuesto les asigne.

7.º Vigilar en general que todo el material fijo y rodante que se emplea en la construcción y explotación de ferrocarriles de jurisdicción nacional tenga la uniformidad técnica indispensable para el intercambio del tren rodante en las diferentes líneas del país.

8.º Informar sobre la aprobación de las tarifas básicas de los ferrocarriles en general, y aprobar directamente toda modificación de las mismas dentro de los límites de las tarifas básicas aprobadas por el Poder Ejecutivo.

9.º Aprobar los horarios.

10. Resolver los reclamos que se formulen contra las empresas en conformidad con la ley y reglamento de los ferrocarriles vigentes ó que se dictaren.

11. Determinar periódicamente el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril nacional en relación al movimiento normal de pasajeros y carga entre los diversos puntos que ligase.

12. Fijar los nombres de las estaciones de los ferrocarriles nacionales y cambiar los nombres actuales que ofrezcan

- confusión, debiendo dar preferencia al de los lugares en que estén situadas y á los nombres históricos.
13. Proponer al Ministerio de Obras Públicas el nombramiento y remoción de los empleados de su dependencia, pudiendo suspenderlos por su propia autoridad por un término que no exceda de dos meses.
 14. Exigir de las empresas la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.
 15. Hacer detener y someter al juez competente á los individuos que se hallasen en el caso previsto por el artículo 69, inciso 18 de la Ley General de Ferrocarriles.
 16. Constituida en tribunal, procederá á aplicar ó exonerar las multas de que se hayan hecho pasivos los ferrocarriles, por falta de cumplimiento á los reglamentos ó leyes que rijan la materia.
 17. Examinar y controlarear las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación.
 18. Examinar y proponer anualmente al Ministerio el capital, como asimismo controlarear el monto de las entradas brutas y líquidas de cada empresa de jurisdicción nacional, á cuyos efectos éstas están obligadas á suministrar los datos que establece el artículo 74 de la Ley General de Ferrocarriles.
 19. Informar al Poder Ejecutivo sobre los materiales que son necesarios para la construcción y explotación de los ferrocarriles.
 20. Formar anualmente una estadística general de ferrocarriles acompañada de los mapas y documentos ilustrativos que correspondan, de acuerdo con el artículo 69 de la Ley General de Ferrocarriles, y elevar también al Ministerio de Obras Públicas una memoria sobre el movimiento administrativo habido durante el año anterior, consignando los trabajos realizados y proponiendo las mejoras que crea conveniente introducir.
 21. Intervendrá en las diferencias entre las empresas y sus empleados en casos de controversia sobre salarios, horas de trabajo ó condiciones del mismo, resolviéndolos directamente por medios

conciliatorios ó mediante la constitución de tribunales arbitrales, siendo entendido que el abandono del trabajo sin aviso previo de 30 días, será penado según lo determina el artículo 84 de la ley número 2873.

Art. 4º.—Todo asunto de carácter fundamental á juicio del director general de ferrocarriles, como todo acto que importe efectuar un gasto, será sometido á la consideración de un Consejo presidido por el mismo, y del cual formarán parte los inspectores generales, siendo necesario para formar quorum, la asistencia de, por lo menos, el presidente ó quien haga sus veces y tres inspectores generales. En el caso de ausencia obligada del director general, éste será representado por el inspector general más antiguo.

Art. 5º.—El Poder Ejecutivo reglamentará la aplicación de la presente ley.

Art. 6º.—Todas las disposiciones existentes que se relacionen con ferrocarriles y que no se opongan á la presente ley quedan subsistentes é incorporadas á las funciones de esta nueva dirección, derogándose las que se opongan á la presente ley.

Art. 7º.—Comuníquese, etc.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires á 12 de septiembre de 1907.

BENITO VILLANUEVA.
B. Ocampo,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º.—Créase, bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado.

Esta Administración estará á cargo de una Comisión compuesta de un Administrador general, Presidente y tres vocales que serán:

Un ingeniero principal.

Un superintendente general de tráfico.

Un contador general.

Art. 2º.—Los deberes y atribuciones de la Comisión son los siguientes:

- a) Entenderá en todo lo referente á la explotación de los ferrocarriles de propiedad de la Nación.

- b) Nombrará y removerá el personal de empleados, tanto del servicio técnico como del administrativo.
- c) Tendrá á su cargo la parte financiera de los ferrocarriles del Estado; distribuirá las cantidades que vote el honorable Congreso, pudiendo con autorización del Poder Ejecutivo, disponer del saldo de productos que resulte, cubierta la suma votada, con el objeto de atender refuerzos de gastos y explotación, de la renovación y de las obras que por su naturaleza correspondan á cuenta capital, debiendo hacerse las rendiciones de cuentas anuales que se relacionen con los productos y fondos invertidos en los ferrocarriles del Estado, en la forma que establece la ley número 3896, la cual queda en vigencia en todo lo que no se oponga á la presente.
- d) Someterá anualmente á la aprobación del Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos para la explotación de cada ferrocarril, incluyendo el costo de las obras nuevas que sean necesarias en el mismo período, la estimación aproximada del producto de las líneas y reservas para:
- | | |
|--|--|
| Reclamos y accidentes, | |
| Seguros contra incendios, | |
| Socorros médicos y protección, | |
| Fondos de renovación de vía, | |
| " " " " obras de arte, | |
| " " " " talleres y tren rodante. | |
- e) Autorizará obras en caso de carácter urgente y fuera de presupuesto, con cargo de dar cuenta inmediatamente al Poder Ejecutivo.
- f) Tendrá á su cargo la compra de materiales y artículos de consumo para la explotación, renovación y de cuenta capital, dentro y fuera del país y en la forma que lo juzgue más conveniente, de acuerdo con lo establecido en la ley número 3896.
- g) Resolverá todo lo relativo á los trabajos que fuere necesario llevar á cabo para ampliar ó mejorar las obras existentes, y ordenará su ejecución, previa aprobación de los presupuestos y planos por el Poder Ejecutivo.
- h) Dictará los reglamentos de servicio interno.
- i) Establecerá los sueldos y jornales del personal de empleados y obreros.
- j) Presentará anualmente al Ministerio de Obras Públicas una memoria detallada del resultado de la explotación de los ferrocarriles del Estado, de las condiciones de las líneas y de las obras nuevas que se hayan ejecutado, sin perjuicio de los informes especiales que el servicio requiera ó que le fueran pedidos por el Ministerio de Obras Públicas.
- k) Tendrá á su cargo los antecedentes de contabilidad de las líneas, como asimismo el contralor en todos sus derivados.
- l) Tendrá la representación del Poder Ejecutivo en todas las operaciones pendientes de la explotación de las diferentes líneas del Estado, en todo pleito, arbitraje, contratos, compra de tierras, y reclamos á que ella dé lugar, así como las relaciones con el público y demás empresas de ferrocarriles.

Art. 3º— Los materiales que sean necesarios introducir del exterior, destinados á la explotación, renovación y cuenta de capital de los ferrocarriles de propiedad de la Nación, serán libres de todo derecho de importación.

Art. 4º— La Comisión Administradora formulará las tarifas y horarios que someterá á la aprobación de la Dirección General de Ferrocarriles, de acuerdo con lo que dispone la ley núm. 2873.

Art. 5º— El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 6º— Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á 12 de septiembre de 1907.

BENITO VILLANUEVA.
B. Ocampo,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

CAPÍTULO I

DE LA ADMINISTRACIÓN DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Artículo 1º— Créase bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas la Administración General de los Ferrocarriles del Estado.

Julio 31 de 1909

CÁMARA DE SENADORES

21ª sesión ordinaria

Art. 2º—Esta Administración estará á cargo de un funcionario con el título de Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, nombrado por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado.

La Administración General de los Ferrocarriles del Estado tendrá además un ingeniero principal, un jefe general de tráfico y un contador general nombrados por el Poder Ejecutivo á propuesta del Administrador General de los Ferrocarriles sin perjuicio de los demás jefes de sección y personal subalterno que el servicio requiera.

Art. 3º—Corresponde á la Administración General de los Ferrocarriles del Estado:

- 1º) Entender en todo lo referente á la explotación de los ferrocarriles de propiedad de la Nación.
- 2º) Nombrar y remover al personal de empleados, tanto del servicio técnico como del administrativo. Los nombramientos se harán por ascenso en cuanto fuere posible.
- 3º) Tener á su cargo la parte financiera de los ferrocarriles del Estado y distribuir las cantidades que vote el honorable Congreso.
- 4º) Someter anualmente á la aprobación del Poder Ejecutivo el presupuesto de gastos para la inversión del producido de los Ferrocarriles del Estado y para la explotación de cada ferrocarril incluyendo el costo de las obras nuevas que sean necesarias en el mismo período, la estimación aproximada del producto de las líneas y reservas para:
 - Servicio de obligaciones hipotecarias emitidas sobre los Ferrocarriles del Estado.

Reclamos y accidentes.

Seguro contra incendio.

Socorros médicos y protección.

Fondos de renovación de vías.

Fondos de renovación de obras de arte.

Fondos de renovación de talleres y tren rodante.

- 5º) Autorizar obras de carácter urgente y fuera de presupuesto concargo de dar cuenta inmediatamente al Poder Ejecutivo.
- 6º) Tener á su cargo la compra de materiales y artículos de consumo para la explotación, renovación y cuenta capi-

tal, dentro y fuera del país en la forma que lo juzgue más conveniente de acuerdo con lo establecido en el capítulo 2º de la presente ley.

7º) Resolver todo lo relativo á los trabajos que fuere necesario llevar á cabo para ampliar ó mejorar las obras existentes y ordenar su ejecución, previa aprobación de los presupuestos y planos por el Poder Ejecutivo.

8º) Dictar los reglamentos de servicio interno.

9º) Establecer los sueldos y jornales del personal de empleados y obreros.

10) Presentar anualmente al Ministerio de Obras Públicas una memoria detallada del resultado de la explotación de los ferrocarriles del Estado, de las condiciones de las líneas y de las obras nuevas que se hayan ejecutado, sin perjuicio de los informes especiales que el servicio requiera ó que le fueran pedidos por el Ministerio de Obras Públicas.

11) Tener á su cargo los antecedentes de contabilidad de las líneas como asimismo el control y todos sus derivados.

12) Tener la representación del Poder Ejecutivo en todas las operaciones pendientes de la explotación de las diferentes líneas del Estado, en todo pleito, arbitraje, contrato, compra de tierras y reclamos á que ella dé lugar, así como las relaciones con el público y demás empresas de ferrocarriles.

13) Formular las tarifas y horarios que someterá á la aprobación de la Dirección General de Ferrocarriles de acuerdo con lo que dispone la ley 2873.

Art. 4º—Para resolver los asuntos á que se refieren los incisos 3º, 6º, 7º, 8º y 10, del artículo anterior se formará un consejo presidido por el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado con los jefes de sección creados por el artículo 2º cuyas resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos. Formarán quorum tres de sus miembros, por lo menos, y en caso de empate el presidente tendrá doble voto. En caso de disconformidad del Administrador con lo resuelto por la mayoría del Consejo, el asunto será llevado al Poder Ejecutivo quien resolverá en definitiva.

Art. 5º—En el orden económico y finan-

ciero de los ferrocarriles del Estado todas las cuestiones cuya resolución no hubiere sido atribuida á la Administración General de los mismos por la presente ley, serán sometidas por la última al Ministerio de Obras Públicas el que adoptará la resolución que corresponda previo informe de la Dirección General de Ferrocarriles.

CAPÍTULO II

DEL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Art. 6º—La construcción de ferrocarriles por cuenta de la Nación, como asimismo la construcción de nuevas líneas y ramales de los existentes, estará á cargo de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado creada por la presente ley, con excepción de los casos en que deban hacerse por empresas privadas, comisiones especiales ú otras oficinas dependientes del Ministerio de Obras Públicas, según lo establezcan las leyes ó decretos del Poder Ejecutivo.

Art. 7º—Salvo los casos de excepción enunciados en el artículo anterior, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado tendrá á su cargo lo relativo á la compra de materiales para los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación é intervendrá en los contratos que se refieren á construcciones, compra de materiales, etc., firmando en representación del Poder Ejecutivo las escrituras respectivas, incluso las de los terrenos destinados á las obras en ejecución.

Art. 8º—En los mismos casos regidos por el artículo anterior, estará á cargo de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, el manejo de los fondos destinados á las obras que se ejecuten por la misma, ya provengan ellos de rentas generales ó títulos de la Nación, ó de empréstitos contraidos con garantía de los ferrocarriles, debiendo reglarse sus relaciones con la Contaduría General en la forma establecida por la Ley de Contabilidad.

Art. 9º—Desde la promulgación de la presente ley, los tribunales no admitirán contra los ferrocarriles de propiedad de la Nación acciones que tengan por objeto la reivindicación de las tierras que ocupen con sus vías, estaciones, talleres, galpones de carga,

etcétera, y los reclamos de los particulares que funden su acción en la propiedad anterior de dichas zonas de terreno se resolverán en el pago de las indemnizaciones que procedan.

Art. 10—A los fines de lo prescripto en la presente ley el Poder Ejecutivo hará practicar la inscripción en un registro especial que llevará con ese objeto la Oficina del Registro de la Propiedad de la Capital, de los planos de las zonas ocupadas por los ferrocarriles del Estado y sus accesorios á que se refiere el artículo anterior, con indicación de su ubicación, extensión y linderos y una descripción sucinta de las obras de arte y materiales incorporados al suelo. En lo sucesivo al clausurarse el período de construcción de cada línea ó parte de línea ó ramal ó accesorios de ferrocarril que se construyan por cuenta del Estado se practicará la misma diligencia con las anotaciones correspondientes y desde ese momento regirá para ellos la prescripción del artículo anterior.

Art. 11—Una vez hecha la inscripción el Jefe del Registro de Propiedad otorgará para el Poder Ejecutivo con intervención del Escribano de Gobierno, una copia literal de la inscripción practicada, la que servirá de título general en substitución de los títulos parciales de donde conste la adquisición de los terrenos que ocupe cada línea.

Las modificaciones que ulteriormente se hagan en la inscripción primitiva, en el registro especial se harán constar igualmente y en la misma forma en la copia á que se refiere el artículo anterior. Todas las diligencias que practique el Registro de la Propiedad de conformidad á esta ley, se hará sin cargo y en papel común.

Art. 12. Las hipotecas que se otorguen sobre los ferrocarriles del Estado se inscribirán en el Registro á que se refiere el artículo anterior, con los mismos efectos establecidos en el Código Civil y comprenderán su línea férrea, ramales; desvíos, talleres, tren rodante, planteles, elevadores, tren de dragado, plantel flotante, muelles, canaletas, canteras, equipo movable y permanente, instalaciones de luz y fuerza y todos los demás accesorios anexos.

En caso de hipoteca parcial deberá determinarse la línea, parte de línea ó ramales que queden afectados al gravamen, y en este caso la hipoteca solo comprenderá la zona gravada y las obras y accesorios que corres-

pondan á la misma por adhesión física.—La hipoteca durará hasta la extinción de la deuda que garanta.

Art. 13. Los fondos provenientes de hipoteca sobre ferrocarriles del Estado se destinarán exclusivamente á la construcción de nuevas líneas ó extensión de las existentes y aumento de cuenta capital, á cuyo efecto la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, entenderá en todo lo relativo á las negociaciones que tengan por objeto su constitución, emisión de obligaciones, cobro y depósito de su producido, servicio de amortización é intereses, etc. etc., bajo las condiciones que establezcan las leyes y reglamentos del Poder Ejecutivo y previa autorización de éste en todo caso.

Art. 14. El producido de la explotación de los ferrocarriles del Estado se destinará en primer término al servicio de las obligaciones hipotecarias y al pago de los gastos de administración, debiendo invertirse el remanente del producto una vez satisfechos aquellos gastos en obras nuevas destinadas á los mismos ferrocarriles, renovación de materiales, compra de tren rodante, etc., de acuerdo con los presupuestos formulados de conformidad al inciso 4º del artículo 3º y sin perjuicio de las facultades conferidas al Poder Ejecutivo por esta ley.

Art. 15. El 3 % del producto líquido de los ferrocarriles del Estado será depositado por el Poder Ejecutivo en la cuenta especial y los mismos efectos que establecen en el artículo 8º de la ley número 5315, debiendo aplicarse el referido tres por ciento en la forma determinada en dicho artículo.

Art. 16.—Se declara de utilidad pública y se declara á expropiación las tierras que sean necesarias para las vías, estaciones, talleres y depósitos de carga, etc., de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la Nación, de acuerdo con los planos que en cada caso presente el Poder Ejecutivo, siendo á cargo de la administración general creada por esta ley en su caso gestionar su expropiación de conformidad con la ley de la materia.

Art. 17.—Los materiales que sea necesario producir del exterior, destinados á la explotación, renovación y cuenta de capital de los ferrocarriles de propiedad de la Nación, serán libres de todo derecho de importa-

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Art. 18.—Quedan incorporados al texto de la presente ley, como artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 los artículos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º y 10 de la ley número 3896, que queda derogada como ley especial. El Poder Ejecutivo en las ediciones que mande hacer de la presente ley, incluirá el texto de los artículos mencionados.

Art. 19.—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Cámara de Diputados en Buenos Aires á 23 de septiembre de 1908.

E. CANTÓN.
A. M. Tallaferra,
Prosecretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Figueroa—Pido la palabra.

Lo proyectos que están á la consideración del honorable Senado fueron despachados por éste, y reformados después por la Cámara de Diputados. Se refieren ellos á la creación de la Administración de Ferrocarriles y separación de esta oficina de la dirección de los mismos, que estaban comprendidos en la Dirección de Vías de Comunicación.

Ambos proyectos están completamente vinculados y fueron informados, tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados, en un solo informe, y, siguiendo ese mismo precedente, daré, á nombre de la Comisión, los motivos que ha tenido para aconsejar sean aceptadas las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados.

La síntesis de estos dos proyectos consiste en separar la Dirección de la Administración de los Ferrocarriles, dando á la primera las funciones que le corresponden, sin que pueda ella tener otras que perturben ó le quiten la autoridad moral que debe tener.

La Dirección de Ferrocarriles es la que está encargada de vigilar el cumplimiento, por parte de las empresas, de

las leyes y reglamentos de los ferrocarriles, garantiendo así al público, á los cargadores y á las mismas empresas, el exacto cumplimiento de sus deberes, de acuerdo con las disposiciones vigentes. Esta oficina, puede decirse, tiene funciones judiciales y, por lo tanto, no es prudente que sea la encargada de administrar los ferrocarriles, ejercitando á la vez funciones de otro carácter, como ser lo referente á la administración comercial de los ferrocarriles.

Parece que no es necesario insistir sobre la conveniencia de la separación de estas reparticiones, puesto que ello importa dar á cada una atribuciones propias dentro de su misión.

En cuanto á la Administración de Ferrocarriles, coinciden tanto el Poder Ejecutivo como ambas sanciones, en hacer de ella una repartición autónoma, encargada de la administración y construcción de los ferrocarriles por cuenta del Estado. Los señores senadores saben que, dada la gran extensión del país y la diferencia, diré así, que, por concepto geográfico, por las condiciones del suelo, las empresas privadas no colocan sus capitales en esas regiones poco pobladas, esto es, no inician en construir ferrocarriles, sino en las comerciales y productivas, por cuya causa es el Gobierno el que está obligado á ejecutar esas obras, que no ofrecen seguridad de rendimiento á las empresas.

El Gobierno Nacional tiene hoy una extensión de ferrocarriles tal que vale la pena de que ésta sea administrada por una dirección autónoma, donde la política tenga la menos intervención posible y donde se lleven hombres preparados y capaces, como los que administran las empresas particulares. La Nación tiene hoy los siguientes ferrocarriles que están en explotación:

- De Santa Fe á San Cristóbal
- San Cristóbal á Tucumán
- Tucumán á Jujuy
- Jujuy á La Quiaca
- Güemes á Talapampa

De Cerrillos á Rosario de Lerma

- Clodomira á La Banda
- Perico á Ledesma
- Anatuya á Tintina
- Las Cejas á Gobernador Garmendia
- Ledesma á Calilegua

Ramal á Guzmán

- » á San Miguel
- á Bracho
- » á La Banda
- » á la estación N.O.A.
- á San Justino

De Deán Funes á Chilecito

- Patquia á La Rioja
- La Rioja á Chumbicha
- Chumbicha á Catamarca
- Cebollal á Carrizal
- Serrezuela á Tello
- » Córdoba á Cruz del Eje

Cuya extensión total es de 2919 kilómetros de trocha angosta.

Después tenemos el ferrocarril de trocha ancha de Villa María á Villa Mercedes, y de este último punto á Dolores, con una extensión de 480 kilómetros.

A más de estos ferrocarriles, que están en explotación, estarán concluidas hasta Enero próximo las siguientes líneas:

De Carrizal á Andalgala

- Mázán á Tinogasta
- Tello á San Juan

Cuya extensión total es de 575 kilómetros.

También están concluidos los siguientes ferrocarriles:

De Calilegua á Embarcación (falta sólo el puente sobre el río Bermejo).

De Gobernador Garmendia á Antilla (Terminada).

Y terminará en este año el de Bracho á Santa Rosa de Leales y el de Bandera al Chaco.

De modo que hay 3399 kilómetros en explotación, y para enero habrá 4187.

Todo esto sin contar los ferrocarriles en construcción, como el de Deán Funes á Laguna Paiba, que son 411 kilómetros. De Embarcación á Formosa, 703; Ba-

Julio 31 de 1909

CÁMARA DE SENADORES

21ª sesión ordinaria

franqueras al Oeste, 700. Que suman 1314 kilómetros, sin contar todavía los ferrocarriles patagónicos, de trocha ancha, que están en construcción y cuya extensión es de 1445 kilómetros.

Reasumiendo, resulta que, para el año próximo, la Nación podrá librar al servicio público los ferrocarriles mencionados, con lo cual la extensión de sus líneas será de 4187 kilómetros, y la extensión de trocha angosta que está en construcción es de 1314 kilómetros, sin incluir en éstos los ferrocarriles patagónicos, que son de trocha ancha.

Pero estas líneas están dispersas, porque, desgraciadamente, en años anteriores, gobiernos anteriores, diré más bien, tuvieron la mala idea de vender el ferrocarril Central Córdoba, como vendieron también el ferrocarril de Villa Mercedes á Mendoza y San Juan, sin otro resultado que cargar con las deudas, sin que se pueda saber hasta ahora cuáles fueron los beneficios.

Hoy, felizmente, el Gobierno trata de conexionar estas líneas dispersas, y es la única forma de que pueda hacerlas productivas.

Si se examina el mapa de la República, se ve desde luego que el ferrocarril que viene de Salta y Jujuy á Tucumán, una vez que se conecte, por medio del provincial de Tucumán ó directamente con Catamarca, entonces estará vinculada la trocha angosta de propiedad del Estado desde Jujuy hasta San Juan con las provincias de Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja y Mendoza; y, si los recursos del Tesoro lo permiten y se construyen los ferrocarriles cuyos estudios fueron proyectados por mi distinguido colega por Tucumán, de Tinogasta á Chile, estará vinculada por allí también; ó si se hace el que va á Huatiquina también.

Si, como es de esperar, se realiza el proyecto del ferrocarril presentado por mi distinguido colega el señor Senador Doctor del Pino, y por mi que cruza los valles calchaqués, desde la estación Ti-

nogasta hasta Talapampa, el Gobierno tendría una red magnífica de ferrocarriles de trocha angosta vinculando á todas esas provincias.

Es una necesidad muy sentida, señor Presidente, la de llevar los ferrocarriles á aquellas regiones, porque es justamente lo que despierta los anhelos de la producción y los estímulos para el trabajo; y, á este respecto, me voy á permitir leer algunas palabras pronunciadas por el malogrado Diputado don Emilio Mitre, á propósito de los ferrocarriles de Catamarca. Decía:

«Nuestra nación es sin duda alguna un organismo fuerte. Está á la vista. Sus manifestaciones de riqueza lo atestiguan y afirman las probabilidades de su poderío en el futuro. Pero no hay duda que este organismo fuerte tiene miembros débiles, y es menester vigorizarlos, á fin de vigorizar también el conjunto, la Nación misma: y ningún factor más eficaz para impulsar una evolución económica, que anticipara el resurgimiento á la vida del comercio, á la vida activa de estas provincias lejanas y pobres, que los ferrocarriles».

«Provincias pobres, digo; pero hay que entenderse sobre este concepto. Son pobres porque carecen de medios de comunicación, de trasportes rápidos y baratos, y de los estímulos que derivan de estos beneficios; pero todas, todas sin excepción encierran abundantes riquezas naturales, que el ferrocarril hará germinar y multiplicarse».

Todo esto lo decía á propósito del ferrocarril al Oeste de Catamarca.

No hay que olvidar que estas regiones están habitadas por ciudadanos argentinos que tienen en su corazón, en su cerebro y en su sangre y en toda su alma el amor y decisión por la patria, pronto á sacrificarse por la integridad y decoro de la Nación.

Siendo la extensión de las líneas abiertas al servicio público el año próximo de 4187 kilómetros calculando á razón de pesos moneda nacional 20.000 el

kilómetro, tendríamos que su valor ascendería á pesos moneda nacional 80.000.000. A esto hay que agregar las líneas que están para terminarse dentro de dos ó tres años, como los ferrocarriles patagónicos y demás que he enumerado, que en conjunto daran una extensión de 7.000 kilómetros.

Bien, pues, señor Presidente, uno de los pensamientos que encerraba el proyecto de creación de la Administración de Ferrocarriles, que está consignado tanto en la sanción de ambas Cámaras, como en el mensaje del Poder Ejecutivo, ha sido que esa Administración de Ferrocarriles, pudiera movilizar el capital que ellos representan, para prolongar y extender sus líneas.

Es sabido, señor Presidente, que todos los ferrocarriles que tenemos en el país, especialmente los ingleses, han emitido un capital en acciones para construir las líneas, y que después han emitido obligaciones hipotecarias, que se llaman debentures, para prolongarlas; y estas obligaciones hipotecarias se han ido emitiendo sucesivamente con grandes beneficios, no sólo de sus tenedores, sino de los mismos accionistas; y así se ha visto que hay ferrocarriles, como el Central Córdoba, que tienen cuatro ó cinco veces más obligaciones que acciones.

No hay un sólo ferrocarril inglés que no tenga una cuarta, una tercera y hasta una mitad en debentures del capital que tiene en acciones; de tal manera que, el capital de las empresas inglesas de ferrocarriles, alcanza á 68.000.000 de libras en acciones y á 45.000.000 de libras en obligaciones. Entonces, pues, ¿por qué la Nación, por intermedio de la Administración de Ferrocarriles, no habría de hacer que el capital que representan nuestros ferrocarriles sirviera para emitir debentures y prolongar las líneas, extenderlas hasta las regiones que más las necesitan y adonde el capital privado no puede llevarlas? La Comisión no ha encontrado razón alguna

que se oponga á ello y, por el contrario, piensa que ha sido acertado el pensamiento de facultar á la Administración de Ferrocarriles á emitir obligaciones hipotecarias para extender sus líneas.

La Nación, hasta la fecha, hace sus ferrocarriles con recursos propios, contrayendo empréstitos, cuyos servicios se pagan con rentas generales; pero es necesario movilizar este capital que ya existe incorporado al territorio de la República.

No sería prudente que el Gobierno de la Nación contrajera empréstitos con garantías de sus ferrocarriles cuando su tendencia es no hacer deudas que tengan diferencias de intereses y menos diferencia de garantías, como sería si la Nación emitiera obligaciones hipotecarias sobre sus ferrocarriles.

Pero esto lo puede hacer perfectamente la Administración de Ferrocarriles, como lo hacen las empresas privadas, aplicando el mismo criterio que ha dado tan beneficiosos resultados en este país y que debe servir al poder administrador de lección para aplicarlo á los ferrocarriles nacionales.

Con este capital enorme que representan las líneas construídas y las que se construyan en poco tiempo más, se ve cómo, sin dificultad ninguna, pueden realizarse todos estos ferrocarriles como el de Tucumán á Catamarca y de Tinogasta á Talapampa, que son un verdadero anhelo público, una verdadera necesidad hasta de patriotismo; porque son en aquellas regiones donde, en general, por sus antecedentes, por sus tradiciones, por su actualidad, ya se busque el pasado, el presente y el porvenir, son habitadas por ciudadanos que han de comprometer con entusiasmo su vida cuando se trate de la honra y del decoro nacional.

No debemos descuidarnos de ninguna manera, debe ser la acción perseverante de los poderes públicos llevar los ferrocarriles á aquellas provincias que,

como decía el ingeniero Mitre, son regiones pobres porque no tienen ferrocarriles, porque carecen de transportes baratos; pero, muy ricas, si se las favorece con estos servicios.

Algo más, señor Presidente: la Comisión cree que si esta acción se desarrolla inteligentemente como es de esperar teniendo presente la experiencia adquirida en todos los adelantos modernos, trayendo esos mismos ferrocarriles á los centros de producción se viene á influir en una forma indirecta en las tarifas.

Por la ley que se ha dado en llamar ley Mitre, se sabe, señor Presidente, que, respecto de los ferrocarriles, mientras su producto no exceda líquido del seis ochenta por ciento durante tres años tendrán el libre manejo de las tarifas; y siendo esta la experiencia en nuestro país, esto nos indica que no es fácil que el Gobierno pueda influir en ellas, pero sí puede influir trayendo la trocha angosta que hoy llega al puerto de Colastiné, poniendo en comunicación los ferrocarriles del Estado desde el Oeste de Catamarca, etc., con la Capital.

No sería esto para hacer competencia á los ferrocarriles particulares, pero sí para influir en las tarifas, tendiéndola por la zona servida por las empresas privadas con el objeto de ejercer, diré, una política de fomento para las industrias que es necesario impulsar en nuestro país, y á la vez una política de control sobre ellas, influyendo de esta manera en el abaratamiento de los transportes, evitando de este modo que la producción esté sujeta á exigencias perjudiciales, pudiendo el Gobierno derivar la carga por los ferrocarriles del Estado.

Son, pues, estas las ventajas en que coinciden tanto una como otra sanción, diferenciándose en que la de la Cámara de Diputados ha completado bien este mecanismo de la Administración de Ferrocarriles, poniendo artículos que no existían en la sanción de esta Cámara como es aquel de que se han de for-

malizar los títulos de todos los terrenos y propiedades que ocupan los ferrocarriles del Estado, haciendo inscribir los títulos en el registro, y reglamentando cómo se ha de hacer la inscripción.

Como la Nación no se ha cuidado de esto, hay conveniencia de hacerlo, para facilitar la operación de la hipoteca en los casos que se emitan los debentures.

Se diferencia, en el artículo 1º, en que el Senado sancionó el nombramiento de una comisión para la Administración de los Ferrocarriles como para la Dirección de los mismos, y la Cámara de Diputados cree más conveniente que sea un funcionario el encargado de la Administración; pero deja el mismo número de empleados que creaba la Administración, formando parte de la comisión los jefes técnicos, para que éstos, en ciertos y determinados casos, formen tribunal y resuelvan. Indudablemente que más conveniente es tener un solo funcionario, por que la responsabilidad es más directa; la acción tiene que ser un poco militar, dire así, en estas cosas. Las comisiones son siempre tardías y morosas en la resolución de los asuntos.

En la Dirección de Ferrocarriles hay otra cosa más. El proyecto del Senado dice: «Créase la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales». Eso podría traer muchas dificultades. Ya se han producido algunos casos con la Dirección de Vías de Comunicación, que ejerce facultades que correspondía á la Dirección de Ferrocarriles, sosteniendo que ésta no había sido reemplazada en virtud de ninguna ley. Con este motivo se han suscitado muchas cuestiones en que la Dirección de Vías de Comunicación ha sostenido que le correspondían las facultades que tenía la Dirección de Ferrocarriles. Esto se evita con lo sancionado por la Cámara de Diputados que dice: «Modifícase el título 4º de la Ley General de Ferrocarriles». De manera que la sanción de la Cámara presupone la existencia de la Dirección

de Ferrocarriles, tal como lo sostenía la Dirección de Vías de Comunicación y como es en verdad.

El proyecto del Senado, en lo relativo á la Administración de Ferrocarriles, se refiere á la ley 3896, y la Cámara de Diputados inserta los artículos de esa ley; lo que es más propio y más correcto, para no estar refiriéndose á leyes distintas.

De modo, pues, que incorpora todas las facultades que tenía por la ley que acabo de citar.

Estas son las diferencias, las llamaré así, fundamentales entre una sanción y otra, que coinciden en su mayor parte. Había, no obstante, algo que ofrecía un poco de dificultad y era que, por la sanción del Senado, á la Dirección de Ferrocarriles se le encargaba la construcción; mientras que, por la de la Cámara de Diputados, se le entregaba á la Administración.

La razón que ha determinado á la Comisión para aceptar este cambio es que, siendo la dirección una repartición que llamaremos de derecho público, una repartición que, por sus funciones, se encarga de vigilar la construcción y el gobierno de los ferrocarriles de conformidad á las leyes, no era propio que fuera á la vez constructora y que prestara juicio á las reclamaciones de los particulares en casos en que ella deba intervenir como dirección, para aconsejar al Gobierno las resoluciones que adopte; y, entonces, parece prudente que la tenga la Administración de Ferrocarriles la construcción; y, por otra parte, siendo esta administración la encargada de negociar las obligaciones hipotecarias, es natural que ese capital lo maneje la misma administración, en las nuevas construcciones que se hagan de acuerdo con el Poder Ejecutivo.

Había en el proyecto un artículo que no tiene gran importancia, pero que, debo declarar, se ha aceptado para evitar que vuelva el proyecto á la Cámara, y es la prescripción que se consignaba

respecto de la Dirección de Ferrocarriles, de que en «dieciocho meses» haya de presentar un «plan general sobre ferrocarriles». Esto es una condición imposible. En primer lugar, porque no hay recursos; y, en segundo, no habría tiempo, y porque todos estos estudios que se hacen de ferrocarriles son por proyectos de ley presentados por congresales, ó á indicación de la misma dirección; y, cuando esto se ordena, se votan los fondos necesarios para cada caso. De manera que no procedía establecer esto.

El artículo 4º del proyecto de la otra Cámara determina que «formarán quorum tres de los miembros» que en determinados casos formarán tribunal—porque son cuatro las personas que determina la ley; pero, como ella misma dice que ese número podrá aumentarse en la ley de Presupuesto, queda sobreentendido que el quorum ha de ser mayor cuanto más sea el número de jefes de sección que se aumente por la ley de Presupuesto.

Dejo constancia de esto, por lo que pudiera ocurrir en el futuro.

Creo suficientemente lo expuesto para fundar á nombre de la Comisión su despacho, aconsejando se acepte la sanción de la Cámara de Diputados, que en el fondo es la misma que la del Senado, con las diferencias que he hecho notar. Aunque vienen en proyectos separados, tengo la anotación de las modificaciones en los diversos artículos, lo que me habilita para dar en cualquier momento las explicaciones que sobre algunos puntos deseen los señores senadores.

He terminado.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la Comisión.

—Se vota y aprueba.

Sr. Presidente—Está en discusión en particular.

Julio 31 de 1909

CÁMARA DE SENADORES

21ª sesión ordinaria

—Se lee el artículo 69 y dice el

Sr. Presidente—Como es en segunda revisión, la votación tiene que ser si se aprueban las modificaciones de la Cámara de Diputados; y, siendo muy extenso el proyecto, se darán por aprobados los artículos sobre los cuales no haya observación.

Sr. González—Pido la palabra.

No ha habido tiempo suficiente para estudiar este proyecto con la amplitud que su importancia reclama, por más que él haya sido distribuido un día antes.

Las modificaciones que veo, á primera vista, introducidas por la Cámara de Diputados, alteran, á mi juicio, en puntos muy importantes y de una manera fundamental el despacho del honorable Senador.

No es mi ánimo entrar en este momento en una discusión que pueda recabar mayormente la atención del honorable Senado, pero me creo en el deber de hacer presente mi opinión al respecto sobre ciertas cuestiones de detalle que envuelven este proyecto.

Entiendo que el primer proyecto crea una Dirección General de Ferrocarriles Nacionales, establecida en principio por la ley de 24 de Noviembre de 1891, y el proyecto del Senado, en mi opinión, contiene mayores garantías que el sancionado por la Cámara de Diputados.

Hay que tener en cuenta las atribuciones numerosas y vitales para la existencia de los ferrocarriles que se establecen por el artículo 71 y que son todo un código, diré así, de derechos y obligaciones impuestas á las empresas particulares.

En vista de estas numerosas atribuciones, tan fundamentales, como que afectan el derecho mismo de las empresas, en presencia de la Constitución y las leyes nacionales, creo que en vez de suprimir ó aminorar la exigencia de

especialidad y competencia en la dirección administrativa de ferrocarriles, ha debido de extremarse más, tratándose de un asunto tan grave en el que se pone en juego una de las condiciones más importantes, como es la adaptación del capital extranjero, por medio de las líneas férreas y su conservación y garantía dentro del régimen de gobierno de la República Argentina.

La inmensidad del capital europeo, empleado en ferrocarriles en el país, requiere una garantía mucho mayor que la simple intervención de personas cuyo nombramiento dependa única y exclusivamente del Poder Ejecutivo, sin garantía de parte de la ley, que importe asegurar una competencia técnica suficiente ó una preparación experimental bastante para hacer frente á la gravedad de lo que estipula este artículo 71 del proyecto.

Como he dicho, este proyecto no ha podido ser estudiado con suficiente detenimiento, dados sus numerosas cláusulas y artículos, y no es, por lo tanto, mi ánimo hacer discusión de detalle sino hacer notar á la Cámara las supresiones que ha realizado la Cámara de Diputados.

Ha suprimido la enunciación del título que deben tener los miembros de esta Dirección de Ferrocarriles; ha suprimido la enunciación de los que, por el artículo 2º del proyecto del Senado, se atribuían á un director y á siete inspectores ingenieros. No critico la disminución del número, porque creo que era un poco excesivo ese tribunal; pero, si disminuyen su número, se impone también mayor garantía técnica, desde que, á mayor número, corresponde mayor capacidad.

Por otra parte, respecto al nombramiento de estos funcionarios, en cuyas manos se ponen intereses, los más graves quizá que la Nación puede regir, desde que se refiere, como he dicho, á los capitales extranjeros, llamo la atención, porque en la actualidad esta rama

de gobierno tiene especial importancia, porque los capitales extranjeros, que la Nación Argentina llama á su territorio, deben ser cuidados, vigilados y garantidos en su conservación y asegurarles una justicia suficiente, ya sea bajo el punto de vista judicial ó contencioso-administrativo.

Y, sobre esto, no he de ocultar todo mi pensamiento: he observado, y se observa á cada momento, que la justicia administrativa nuestra, respecto á ferrocarriles ó sociedades extranjeras en general y todo lo que se refiere al régimen de las industrias encargadas al capital privado, es deficiente; y no es esto caer en la vulgar imputación que se hace siempre que un argentino señala deficiencias en la organización política, judicial ó administrativa de su país; no es faltar al patriotismo, sino, por el contrario, es hacer obra patriótica, porque en eso consiste el verdadero patriotismo: en conocer los propios defectos y pedir que se corrijan.

La opinión pública, nacionales y extranjeros, se fija hoy más que antes en este aspecto de los gobiernos, y tanto más se aprecia el crédito, el prestigio internacional de una Nación cuanto más bien gobernada está dentro de casa, y no se considera una falta, ni siquiera mínima, contra el patriotismo cuando se señala defectos graves de organización interna.

Precisamente en estos últimos días,—no quiero acentuar la referencia del hecho con nombres,—se han hecho notar dos ó tres ejemplos de éstos.

Creo, señor Presidente, que uno de nuestros deberes más elevados, más urgentes y más patrióticos es asegurar una justicia administrativa suficiente para que los capitales extranjeros, que se invierten en el país en obras de esta magnitud, tengan todas las garantías externas é internas de seguridad y de justicia bastante para que estén confiados en el país y en ningún caso pueda la opinión extranjera motejarnos, criticarnos por escasa garantía respec-

to del capital y el trabajo extranjeros, que llama á su seno con tanta insistencia.

Esta idea general es manifiesto propósito de mi intención, de mi idea, de mi insistir en la calificación que el proyecto del Senado establecía para formar parte de estos consejos directivos.

La Dirección General de Ferrocarriles,—por las razones que he dado, de que esta dirección es la que fallara en primera instancia en todas las cuestiones de derecho que las empresas de ferrocarriles pueden presentar ante la legislación del país—tiene que intervenir en toda la vida interior de las empresas, en su régimen legal, en suma, es la que está encargada de ejecutar en la práctica el pensamiento de la Constitución, cuando establece un control nacional para el comercio interprovincial ó internacional. Esto es lo que los Estados Unidos han legislado creando la comisión de control «Intercept», interprovinciales, diríamos aquí. Esta comisión interprovincial en Estados Unidos es un verdadero tribunal de justicia administrativa, cada día más prestigioso, y que tiene á su cargo todas las cuestiones de orden contencioso administrativo que ocurren por la aplicación de las leyes de ferrocarriles en toda su extensión y ha llegado á substituir casi á los tribunales federales y á las decisiones de los ministerios en las cuestiones de mayor importancia—y que allí son tan complicadas debido al mayor federalismo práctico—que ocurren en las empresas de ferrocarriles de los distintos Estados.

Entre nosotros el problema jurídico es distinto.

No se trata, pues, de simples actos de administración, de los que ordinariamente comprendemos bajo este nombre; se trata, como he dicho, del desenvolvimiento de la ejecución de las promesas que la Constitución acuerda á los capitales extranjeros, del desenvolvimiento, dentro del país, de los ingentes capita-

les que las empresas extranjeras tienen invertidos.

Yo entiendo, señor Presidente, que del punto de vista de este primer proyecto, debemos insistir en la calificación que el proyecto del Senado contenía, exigiendo que fuesen ingenieros nacionales ó suficientemente acreditados ante las autoridades técnicas del país, los que tuviesen esta alta y delicada función. Y, en cuanto á su nombramiento, no basta tampoco, dada la entidad de los intereses que afecta, que sean simples nombramientos administrativos.

Instituciones directivas de este género, en todas las leyes orgánicas, requieren por lo menos el acuerdo del honorable Senado; así están organizados los bancos, todos los directorios generales, y no veo porque esta Dirección General de los Ferrocarriles de la Nación ha de estar á cargo de personas de simple nombramiento administrativo. Se necesita, pues, mayor garantía.

En cuanto al segundo proyecto—supongo que el despacho comprende á los dos...

Sr. Figueroa—Sí, señor.

Sr. González—...cabe hacer el mismo género de observaciones, porque en el segundo caso se trata de la administración de los ferrocarriles del Estado, cuya extensa red el señor miembro informante nos ha demostrado que constituye ya una verdadera colosal empresa ferroviaria á cargo de la Nación.

No me opongo á la creación de esta administración especial, siempre que ella sea una administración estricta, técnica, cerrada, como las de las empresas particulares, siempre que ella se desenvuelva dentro de los más estrictos principios de la administración ferroviaria; pues, cuando se va á competir con las redes ferroviarias de capitales privados y cuando se va á manejar tantos millones de pesos y tantos miles de kilómetros de vías férreas, se requiere no solamente la competencia experimental, que se adquiere en la vida pú-

blica ordinaria, sino una competencia técnica administrativa; desde que la administración ferroviaria forma parte del estudio que un ingeniero debe realizar en las aulas, desde que ella no es común sin el funcionamiento de operaciones técnicas diversas que sólo los que tienen familiaridad con ellas pueden administrar correctamente.

Así, pues, no me explico porque se suprimen las garantías que al respecto se establecían en el despacho del Senado.

Observaciones de igual gravedad encuentro que pueden hacerse á uno y otro proyecto.

Al primero, por lo que dije en cuanto él afecta al interés general como á los capitales extranjeros. En cuanto á los ferrocarriles del Estado, por el interés igualmente importante y decisivo de tratarse de ferrocarriles construidos bajo nuestra inmediata administración y de cuyo buen desenvolvimiento de administración depende el progreso de las industrias nacionales en ciertas regiones del país, y porque conviene que la competencia con los ferrocarriles extranjeros no se haga en condiciones que importen para la Nación un desprestigio ó una desventaja.

Sobre estos proyectos, que en realidad son cuatro y no dos, no he podido hacer un estudio detenido; pero, á primera vista me ha llamado la atención algo esencial, importante, como es la supresión de garantías de competencia y de experiencia para el manejo de los ferrocarriles; y, por estas razones, he de votar porque se mantenga en general el pensamiento del Senado.

Sr. Figueroa—Pido la palabra.

El señor Senador por La Rioja ha tocado en sus lineamientos no sólo los dos primeros artículos sino también el 71 y debo antes de entrar prácticamente, diré así, á referirme á los artículos 1º y 2º, decir que en el artículo 71 coinciden las dos sanciones y que se reproducen los artículos de la ley 2873, vigente.

Dige al informar que la sanción del Senado era crear una comisión administradora y una comisión para la Dirección de los Ferrocarriles, la que había sido cambiada por la de un funcionario, pero declarándose que al mismo tiempo tendría tres jefes de sección que serían inspectores generales en el de Dirección de Ferrocarriles.

El proyecto del Senado dice: «Esta dirección estará cargo de

Un inspector general (ingeniero) de vía y obras.

Un inspector general (ingeniero) de estudios y proyectos.

Un inspector general (ingeniero) de construcciones.

Un inspector general (ingeniero) de talleres, tracción y movimiento.

Un inspector general (ingeniero) de tarifas y estadística.

Un inspector general administrativo.

A este artículo del Senado se le pueden hacer varias observaciones.

La primera es que se crean demasiados funcionarios; mientras que en el de la Cámara de Diputados se dejan tres jefes de sección que serán respectivamente, inspectores generales de lo administrativo, de construcciones y de tarifas y estadísticas, sin perjuicio de los demás inspectores generales, jefes de sección y personal subalterno que determine la Ley de Presupuesto. De manera que dentro de este artículo, cabe perfectamente aquél.

Otra cosa que dió motivo á discusiones en la Cámara de Diputados, fué lo referente al título de ingeniero que debían tener los que formaran parte de la Administración. Allí se dijo, hablando de la administración, que hay personas que sin ser ingenieros son muy capaces, y se citó á los señores Lértora, Loveday, Villalonga y otros que han sido grandes administradores de ferrocarriles. Por esta razón se ha puesto funcionario.

El señor Senador decía, que era necesario tomarse todas esas garantías. El proyecto sancionado por el Senado no

establece que el administrador general de los ferrocarriles sea nombrado con acuerdo del Senado, mientras que, por el sancionado por la Cámara de Diputados, se establece que será nombrado por el Poder ejecutivo con acuerdo del Senado.

La sanción del Senado crea una comisión nombrada solo por el Poder Ejecutivo y la de la Cámara la entrega á una sola persona, la que es asesorada en los casos previstos por la misma ley por tres inspectores ó jefes de sección que constituyen tribunal.

Cuando más tarde las necesidades del servicio exijan mayor personal, el Presupuesto los designará; y entonces será el momento oportuno de crear todos estos empleos que la Cámara de Senadores ha consignado en el proyecto.

Estos proyectos no modifican fundamentalmente los del Senado. Es una transposición, una aclaración de palabras y en ellas se han intercalado los artículos de la ley vigente. Tiene también la gran ventaja de que supone la existencia de la Dirección de Ferrocarriles, mientras que por el sancionado por el Senado parece que no existiese.

La Dirección de Vías de Comunicación dice: «Esto dejaría suponer que tal Dirección no ha existido, y se daría más fundamento á la pretendida ilegalidad que las empresas de ferrocarriles han sostenido de los actos de la Dirección de Vías de Comunicación, por no haber una ley que determinase exactamente que ésta ha substituido á la extinguida Dirección de Ferrocarriles y Departamento de Obras Públicas». Por consiguiente, ella cree que la forma propuesta por la Cámara de Diputados diciendo: «Modifícase el título 4º de la Ley General de Ferrocarriles de 1873, es la más propia, porque evita cuestiones para el futuro y puede resolverse las dificultades que en adelante se suscitaran. Fundado en esta consideración, la Comisión cree más conveniente la sanción de la Cámara de Diputados. Además, es

más conveniente, porque establece que habrá un funcionario y tres jefes de sección que formarán tribunal en el proyecto sobre administración. Y en el de Dirección un director general, y tres jefes de sección. El proyecto de la Cámara requiere para el funcionario y para el director general acuerdo del Senado para sus nombramientos, mientras que en la sanción del Senado no se necesita acuerdo para nombrar á todos los miembros de la comisión encargada, tanto de la Dirección como de la Administración de Ferrocarriles.

Sr. González—Pido la palabra.

Yo no trato de sostener un debate con el señor Senador. No podría precisar tampoco las diferencias de texto entre uno y otro proyecto; porque, como he dicho, son cuatro, de una extensión considerable; recién han sido distribuidos anoche y no hemos tenido el tiempo material para estudiarlo.

Por otra parte, señor Presidente, esta Ley General de Ferrocarriles, de 1891 es una ley permanente, que ha sido interpretada por los tribunales continuamente; y, cuando se introduce una modificación de un capítulo entero, en su texto ó en su cuerpo, puede haber también modificaciones en alguna jurisprudencia establecida por los tribunales federales, que necesitamos constatar, y ver en que consisten esas modificaciones del punto de vista de la jurisprudencia federal; y yo encuentro peligro en hacer modificaciones de esta manera.

No quiero hacer un debate en contra de determinados artículos, porque no hay tiempo material de conocerlos y me expondría á cometer errores quizá mayores. La necesidad de estudiarlos con más detenimiento existe: es evidente; con el mayor deseo de contribuir á mejorar la legislación, no podemos hacer una sanción precipitada.

Yo me permitiría agregar que este asunto volviese á Comisión para una nueva revisión, y ver si está dentro de las ideas de mantener las garan-

tías que establecía la sanción del Senado; la Comisión puede presentar un arreglo más satisfactorio, de acuerdo con el mismo pensamiento y con el trámite parlamentario á que está sometida la ley.

Por eso yo me aventuro á hacer esa indicación, de que vuelva á Comisión.

Sr. Figueroa—El señor Senador dice que no ha tenido tiempo para estudiar este asunto, y pide que vuelva á Comisión; pero es el caso que la Comisión está habilitada para informar, porque ha estudiado el asunto durante veinte días, y á este respecto no se explica lo que sostiene el señor Senador. Todos los artículos de una y otra Cámara están correlacionados; aquí no se hace más que repetir los artículos de la ley. Viene la transcripción; son los mismos artículos de la ley vigente, no se ha hecho más que transcribirlos. Así, el artículo 76 es igual al 73, el 77 al 74, el 78 al 75, el 79 al 76, etc., etc.

Si el señor Senador quiere tomarse tiempo para estudiarlos puede pedir al Senado su postergación, pero sería original que, porque él no ha tenido oportunidad de estudiarlo, pida vuelva á Comisión, la que lo ha estudiado con detención.

Sr. Pérez—Creo que todo se podría conciliar no volviendo el asunto á Comisión, sino aplazando su consideración para otra sesión, á fin de que podamos estudiarlo y darnos cuenta de las modificaciones introducidas.

Sr. Presidente—Yo me permito hacer una observación.

Las consideraciones hechas por el señor Senador por La Rioja son al asunto en general. El señor Senador pidió la palabra, y ha hecho uso de ella, justamente á raíz de la aprobación general del despacho. Luego, para satisfacer al señor Senador, habría que repetir esa votación.

Sr. González—He empleado las palabras «en general» con relación á mi propio raciocinio.

Sr. Presidente — De manera que queda aprobado en general el despacho de la Comisión.

Sr. González—Ha sido sancionado en general, pero si la Comisión encuentra conveniente ó necesario, podemos darnos tiempo para estudiar las diferencias que existen entre uno y otro despacho.

Sr. Pérez—Yo insisto en mi moción de que se aplaze la consideración de este asunto para el jueves.

Sr. Carreño—O para el sábado.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor Senador por Jujuy, que consiste en aplazar la consideración de este asunto hasta la sesión del jueves próximo.

Se va á votar si se aplaza la consideración de este asunto hasta la sesión del jueves. Los señores senadores que estén por la afirmativa, sírvanse ponerse de pié.

—Se vota la moción y es aprobada.

Sr. Presidente—No habiendo más asunto de que tratar, queda levantada la sesión.

—Así se hace, siendo las 5 y 5 p. m.

ARTURO PARODY,
Director de Taquígrafos