

Enero 4 de 1937

58° REUNION — 5° SESION EXTRAORDINARIA

Presidencia del doctor **JULIO A. ROCA**,
Vicepresidente de la Nación

y del ingeniero **CARLOS R. PORTO**,
Vicepresidente provisorio

Ministro presente: de Obras Públicas, don Manuel R. Alvarado.

Senadores presentes: Alberto Arancibia Rodríguez, Atanasio Eguiguren, Alberto Francisco Figueroa, Francisco R. Galíndez, Manuel García Fernández, Héctor González Ira-main, Laureano Landaburu, Lucio López Peña, José Heriberto Martínez, Alfredo L. Palacios, Carlos R. Porto, Guillermo Rothe, Antonio Santamarina, Carlos Se-rrey, Gilberto Suárez Lago, Juan R. Vidal, Benjamín Villafañe.

Senadores ausentes, con licencia: Rudecindo S. Campos, Robustiano Patrón Costas, Matías G. Sánchez Sorondo.

Senador ausente, con permiso: Carlos A. Bruchmann.

Senadores ausentes: Mario Arenas, Mario Bravo, Aldo Cantoni, Raúl Ceballos Reyes, Eduardo Laurencena, Juan José Lubary, Jorge J. Pinto, Lisandro de la Torre.

SUMARIO

- 1.—Actas.
- 2.—Consideración de los despachos de la Comisión Especial para estudiar la coordinación de los transportes, en el proyecto de ley, en revisión, sobre coordinación nacional de los transportes.
- 3.—Moción del senador Eguiguren, para que se cite al Senado mañana, a las 14 horas. Se aprueba.
- 4.—Continúa la consideración del asunto a que se refiere el número 2 del sumario. Queda pendiente, suspendiéndose la sesión.

—En Buenos Aires, a los cuatro días del mes de enero de 1937, siendo la hora 16 y 10 minutos, dice el

1

ACTAS

Sr. Presidente. — Queda abierta la sesión. Se va a dar lectura de las actas de las dos sesiones anteriores.

Sr. Martínez. — Para complacer al señor senador por Santa Fe, hago indicación de que se suprima la lectura de las dos actas. (*Risas*).

—Asentimiento.

Sr. Presidente. — Habiendo asentimiento, por parte del Honorable Senado, se procederá de acuerdo con la indicación del señor senador por Córdoba.

2

COORDINACION NACIONAL DE LOS
TRANSPORTES

Sr. Presidente. — Al orden del día.
El Senado había señalado la sesión de hoy para tratar el despacho de la Comisión de Legislación sobre el proyecto de ley en revisión de coordinación nacional de los transportes.

Despacho de la comisión

—Se lee:

Honorable Senado:

Vuestra Comisión Especial para estudiar la coordinación de los transportes, ha considerado el proyecto de ley que ha enviado, en revisión, la Honorable Cámara de Diputados, sobre coordinación nacional de los transportes; y, por las razones que expondrá el senador informante, os aconseja, en mayoría, que le prestéis vuestra sanción.

Sala de la comisión, septiembre 28 de 1936.

Carlos Serrey. — Laureano Landaburu. — Alberto F. Figueroa.

Despacho en minoría

Honorable Senado:

Vuestra Comisión Especial para estudiar la coordinación de los transportes, ha considerado el proyecto de ley que ha enviado, en revisión, la Honorable Cámara de Diputados, sobre coordinación nacional de los transportes; y, por las razones que expondrá el senador que subcribe, os aconseja, en minoría, que no le prestéis vuestra aprobación.

Sala de la comisión, septiembre 28 de 1936.

Alfredo L. Palacios.

PROYECTO DE LEY EN REVISION

Sancionado por la Cámara de Diputados
el 25 de septiembre de 1935

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º — Créase la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, compuesta por siete miembros, que serán:

un presidente de nacionalidad argentina, nombrado por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado por el término de 4 años, pudiendo ser reelecto, cuya remuneración mensual será de \$ 2.000 moneda nacional;

el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad;

el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado;

el Prefecto General de Puertos;

el Director General de Ferrocarriles de la Nación;

un representante de las empresas ferroviarias;

un representante de las empresas de transporte automotor.

Los dos últimos durarán cuatro años en su mandato y podrán ser reelectos. Su designación la efectuará el Poder Ejecutivo de listas de 10 nombres que deberán someterle las entidades respectivas, de acuerdo con la reglamentación que se dicte.

Con excepción del presidente, los demás miembros de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes desempeñarán sus cargos ad honorem.

Art. 2º — La explotación de los servicios públicos de transporte automotor por caminos, 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 o la Capital Federal deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

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 ciento ochenta 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.

Los permisos no podrán exceder de diez años y no serán renovados, negociados ni 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 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.

Art. 3º — Las provincias y municipalidades podrán reglamentar el tráfico de pasajeros, encomiendas o cargas en servicios locales cuyos puntos terminales estén situados dentro de su territorio, cualesquiera que sean los caminos que utilice, pero esas reglamentaciones no podrán afectar los transportes interprovinciales regidos por la presente ley y sus disposiciones reglamentarias. En ningún caso las empresas de transporte por camino, 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.

Art. 4º — La comisión creada por la presente ley deberá coordinar todos los medios de transporte por agua y tierra, procurando que sirvan mejor a los intereses públicos y a la economía general de la Nación. Con este fin, al otorgarse los permisos a que se refiere el artículo 2º, deberá considerar:

- a) Las necesidades y conveniencias públicas de transporte en la zona donde se propone implantar el nuevo servicio y la posibilidad de ser satisfechas por los acarreadores establecidos con los medios

disponibles, o las mejoras que puedan introducir en los mismos en materia de horario, aumento de velocidad, rebaja razonable de tarifas, agregación de servicios necesarios o supresión de los inconvenientes;

- b) La necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transporte, existentes en la zona, procurando evitar la superposición de sistemas, en cuanto dañe la economía general;
- c) La posibilidad de coordinar con los demás medios de transporte en la zona;
- d) Otros factores económicos que convenga consultar para acordar o denegar los permisos solicitados;
- e) En todos los casos deberá darse preferencia al transporte que efectúe el servicio continuadamente y en las mejores condiciones de precio y tiempo.

Art. 5º — Toda empresa de transporte que haya obtenido permiso acordado por la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, quedará exenta del pago de patentes nacionales y municipales de la Capital Federal y territorios nacionales siempre y cuando abone las tasas que se establecieran por la Nación para la conservación de caminos.

Con excepción de los vehículos de propiedad de la Nación o de las provincias o municipios, ningún vehículo automotor podrá transitar por calles o caminos públicos sin haber satisfecho el pago de los impuestos de aduana, nafta y aceite establecidos por las leyes de la Nación o que en lo futuro se crearen.

Las tasas destinadas a la conservación de caminos se fijan entre cien y cuatrocientos pesos anuales por cada unidad en marcha y se impondrán de acuerdo con la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo.

La falta de pago de esas tasas será causa suficiente para declarar la caducidad del permiso.

El Poder Ejecutivo convendrá con las provincias interesadas y la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, la exención de patentes provinciales y municipales y la distribución del importe percibido por las tasas mencionadas.

Art. 6º — Las tarifas de pasajeros, encomiendas y cargas de toda empresa de transporte, con excepción de las ferroviarias deberán ser sometidas a la aprobación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, rigiendo mientras tanto las vigentes. Igual requisito regirá la modificación de las ya apro-

Enero 4 de 1937

CAMARA DE SENADORES

58ª Reunión. 5ª Sesión Extraordinaria

badas respetándose los derechos de jurisdicción de las provincias y municipalidades dejados a salvo en el artículo 3º.

La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes promoverá ante el Poder Ejecutivo nacional, o provincial en su caso, la rebaja de las tarifas ferroviarias cuando ello sea necesario a los fines de la coordinación de transportes en las distintas zonas del país.

Art. 7º — Las empresas de transportes estarán obligadas a recibir y transportar todas las cargas que se le ofrezcan conforme a las prescripciones del Código de Comercio para los acarreadores públicos.

Art. 8º — Toda solicitud de permiso para establecer servicios de transporte por caminos deberá acompañarse de un certificado de depósito en el Banco de la Nación Argentina, en títulos nacionales como garantía del cumplimiento de las obligaciones impuestas y para responder a las indemnizaciones a que hubiere lugar. Esa garantía no será menor del 10 % del capital destinado al establecimiento del servicio.

Art. 9º — El Poder Ejecutivo previo informe de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, reglamentará las condiciones en que deberá efectuarse el transporte de pasajeros, encomiendas y cargas y la fiscalización a que estarán sometidas las empresas transportadoras en sus relaciones con el público y con el organismo coordinador.

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 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 50 % de rebaja y deberán ser efectuados por los titulares de los permisos hasta un límite que no pase un 5 % de la capacidad útil de cada unidad en marcha de las empresas transportadoras;
- h) 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 encargado del cuidado de los hilos del telégrafo nacional o provincial instalados próximos al camino utilizado por los vehículos de dicha empresa.

Art. 11. — Las leyes y reglamentos vigentes sobre los distintos medios de transporte, se aplicarán en todo lo que no esté expresamente modificado en la presente ley, salvo las multas por infracciones que variarán entre cincuenta y cinco mil pesos moneda nacional, de acuerdo con la reglamentación que se dicte.

Art. 12. — La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, dentro de un plazo no mayor de dos años a contar desde la promulgación de la presente ley, propondrá al Poder Ejecutivo para su sometimiento al H. Congreso, un proyecto de ley reglamentando las horas de trabajo del personal vinculado al servicio, salarios y demás condiciones referentes al mismo que hasta el presente no hayan sido legisladas.

Art. 13. — La Comisión Nacional de Coordinación de Transportes propondrá al Poder Ejecutivo dentro del término de seis meses el presupuesto de gastos de la repartición para su oportuna remisión al H. Congreso y requerirá del Poder Ejecutivo el personal necesario para sus oficinas.

Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley se pagarán de rentas generales, con imputación a la misma, mientras no sean incluidos en el presupuesto general de la Nación.

Art. 14. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

M. A. FRESCO.

Carlos González Bonorino.

Sr. Presidente. — Está en discusión.

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

Sr. Landaburu. — Pido la palabra.

La mayoría de la comisión especial, instituida para estudiar el asunto relacionado con la coordinación de transportes, me ha confiado la tarea de informar el despacho que acaba de enunciarse por Secretaría, por el cual aconsejamos al Senado la aprobación, sin enmiendas, de la sanción producida por la Cámara de Diputados.

Yo me encuentro, señor presidente, en una posición bien distinta, casi diría inversa, a la que declaraba el miembro informante de la mayoría de la comisión que dictaminó sobre este asunto en la Cámara de Diputados.

Yo no soy ganadero, ni agricultor, ni soporte fletes de ninguna clase. No he deseado, tampoco, integrar la comisión especial del Senado; he renunciado a ese alto cargo y mis distinguidos colegas no han tenido a bien aceptar mi dimisión.

Estos antecedentes me colocan en condiciones de decir al Senado, que he debido realizar un esfuerzo apreciable, de buena voluntad, para estudiar este asunto y producir el despacho cuyo informe inicio con estas palabras, informe que adolecerá, sin duda alguna, de inevitables deficiencias, por las cuales pido desde ya excusas a mis colegas.

Uno de los asuntos de la posguerra que más ha preocupado y preocupa la atención de los legisladores, de los hombres de negocios y de los hombres de gobierno de casi todos los países civilizados del mundo, es el que se refiere a la coordinación de transportes de cargas y de pasajeros; problema que se ha ido agudizando de día en día, no sólo como consecuencia del desarrollo del tráfico, sino también como fruto de la completa evolución de los medios con que se realiza y de la competencia más o menos desordenada que es en todas partes la etapa final de este proceso de evolución.

Nosotros, con una extensión aproximada de 3.000.000 de kilómetros cuadrados, con inmensas riquezas naturales situadas en todas las latitudes de nuestro suelo, con grandes llanuras propicias para la construcción fácil de ferrocarriles y carreteras, y con una amplia línea de costas marítimas y fluviales, tenemos que estar abocados, tanto más que cualquier otro país, no sólo a los problemas que crea el incremento del tráfico sino a todos los que compor-

tan su evolución y su competencia más o menos caótica.

Deseo ser parco en cifras, hasta donde es posible serlo en un asunto de esta naturaleza. No podré, sin embargo, omitir al Senado la mención de las más esenciales, para que tenga una idea aproximada de la importancia alcanzada por los diversos medios de transportes y de la magnitud de los intereses que este asunto afecta y compromete.

Tomo esas cifras de las fuentes oficiales más fidedignas. Según el informe de la Junta Honoraria instituida por el Poder Ejecutivo para estudiar la situación de los ferrocarriles de capital privado y aconsejar las medidas pertinentes con vista al interés público, esos ferrocarriles tienen una extensión aproximada de 30.000 kilómetros; un capital de 3.500.000.000 de pesos moneda nacional; un gasto de explotación aproximado a los 380.000.000; realizan adquisiciones en el país que han llegado a 40.000.000 de pesos, y ocupan entre empleados y obreros, más de 120.000 personas. Su tráfico, en años normales, estuvo representado por 46.000.000 de toneladas de carga y 160.000.000 de pasajeros.

Veamos ahora la importancia de los Ferrocarriles del Estado. De la memoria del Ministerio de Obras Públicas, correspondiente al año 1935, resulta que los Ferrocarriles del Estado tienen una extensión de 9.636 kilómetros, más 72 kilómetros habilitados provisionalmente. A ese kilometraje habrá que agregar, si el Congreso homologa la operación de compra proyectada por el Poder Ejecutivo, los 1.960 kilómetros del Ferrocarril Central Córdoba y los 100 kilómetros del ramal de Rafaela a San Cristóbal.

El número de pasajeros de los Ferrocarriles del Estado, ese año, fué de 2.818.864 y el tráfico de cargas estuvo representado por 5.369.100 toneladas, acusando en ambos renglones un incremento visible, con respecto a los años anteriores.

El resultado de la explotación dió un producido de 56.649.287,82 pesos moneda nacional, frente a un gasto total de 50.448.767,56 pesos moneda nacional.

La importancia del tráfico carretero puede comprenderse con la expresión de las siguientes cifras, que tomo de la Memoria de la Dirección General de Vialidad del año 1935, que acaba de distribuirse.

Según ella la red caminera nacional registrada se compone de 336.814 kilómetros de caminos de tierra conservados en forma sistemática y 7.230 kilómetros de caminos pavimentados.

dos o mejorados. El número de automotores registrado al 31 de diciembre del año 1933, era de 237.276 vehículos de pasajeros, y 67.950 vehículos de carga. El número total de vehículos, automóviles y camiones, importados al país hasta 1935 inclusive, llegaría a 33.880 unidades. Debo anotar, de paso, que tanto el número de vehículos existentes en el país, como el número de los importados en los últimos años, ha ido decreciendo visiblemente, no obstante el aumento en el consumo de la nafta, todo lo que demuestra un mejor aprovechamiento en ese medio de transporte.

Ese fenómeno se ha hecho notar claramente en la nota enviada últimamente al Ministerio de Obras Públicas por la Dirección Nacional de Vialidad y también en un importante editorial de «La Prensa» correspondiente al 14 de octubre de 1936.

Casi todos los países civilizados del mundo han resuelto o han intentado resolver el trascendente problema de la coordinación de sus transportes de carga y pasajeros, de acuerdo con las exigencias de su medio e imposición de sus propias características. Yo no voy a hacer al Senado una reseña demasiado prolija sobre esto, porque me llevaría un tiempo considerable, pero no puedo omitir, por lo menos, la mención de las leyes más importantes y conocidas.

Inglaterra, después de la publicación del famoso informe Salter, fruto del estudio de una comisión mixta formada por representantes del transporte ferroviario y del transporte caminero, sancionó la «Ley inglesa de tráfico ferroviario y caminero» el 17 de noviembre de 1933, con la que modifica en parte la ley caminera de 1930, y la ley ferroviaria de 1921.

Es una ley bastante extensa, que contiene 49 artículos, muchos de ellos con numerosos incisos. Está dividida en dos partes; la primera se refiere al tráfico caminero y la segunda al ferroviario. Instituye la Comisión Asesora de Transportes, encargada de asesorar al ministerio del ramo en todos los asuntos relacionados con el desarrollo, la reglamentación y coordinación. Crea también las autoridades concesionarias, encargadas de otorgar los permisos para el servicio público.

Crea también los tribunales de apelación, llamados a juzgar, en segunda instancia, esa misma materia.

Francia, donde los transportes ferroviarios y camineros han adquirido una considerable importancia, después que el Consejo Nacional Económico hizo un estudio minucioso sobre

este problema y después de la presentación del mensaje del presidente del Consejo de Ministros, M. Doumergue, dictó su decreto de 19 de abril de 1934, coordinando los transportes ferroviarios y camineros, calificando el servicio público e instituyendo un comité encargado de buscar acercamientos entre los acarreadores. Con posterioridad, se dictó el decreto reglamentario del 25 de febrero de 1935, y los decretos del 15 de mayo y del 21 de septiembre de 1934, sobre coordinación de los transportes ferroviarios y de los transportes por agua.

Estados Unidos tenía su ley del año 1920, que comprendía parte de la Ley de Comercio entre Estados, de 1887, e instituía una comisión para estudiar la coordinación de los transportes ferroviarios y por agua; esta ley fué modificada por la Ley de Emergencia sobre transportes ferroviarios del año 1933.

España dictó el decreto de 22 de febrero de 1929, reglamentando la facultad de la Junta de Transportes creada en 1924; la substituyó en el año 1932 por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes, por Carretera.

Posteriormente, por decreto de 21 de julio de 1929 establece el régimen de las concesiones y el llamado derecho de tanteo, y crea una junta central de transportes, y las juntas provinciales, encargadas de resolver estos asuntos en sus respectivas zonas.

Por fin, dicta el decreto de 19 de julio de 1934, por el cual se otorgaba al ferrocarril determinada concesión de transportes camineros.

Alemania dicta su decreto —ley del 6 de octubre de 1931— sobre transportes automotores, creando las licencias y estableciendo la obligación de consultar previamente a las empresas públicas, a la administración del Estado, y a las Cámaras de Comercio e Industria, a fin de regular y proveer todo lo concerniente al derecho de preferencia frente a las nuevas concesiones que se solicitaren.

Canadá, también, tiene su ley de transportes ferroviarios llamada Canadian National and Pacific, de 1933. Está basada en el informe de la comisión del gobierno del Dominio del Canadá, para el estudio del problema, la cooperación y la coordinación de las empresas, e instituye un sistema de arbitraje para resolver las cuestiones que se susciten.

Otros países de Europa han dictado, también, leyes o decretos-leyes, tendientes a resolver, total o parcialmente, este problema:

Italia, Portugal, Suecia, Noruega, Suiza, Austria, Hungría, Checoslovaquia, Yugoslavia, etcétera.

Veamos ahora el génesis y antecedentes del proyecto argentino que se debate.

En 1932 el Poder Ejecutivo presentó a la Cámara de Diputados el proyecto reglamentando el servicio público de los transportes a tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional. Ese proyecto fué despachado al año siguiente en mayoría y minoría por la Comisión de Comunicaciones y Transportes. La primera, formada por los diputados Pueyrredon, Cortés Arteaga, Fernández y Rojas, aconsejaba la sanción del proyecto de ley del Poder Ejecutivo con algunas modificaciones; la minoría formada por los diputados Inda y Buyán, aconsejaba la sanción del proyecto presentado por el primero de esos diputados. Estos despachos caducaron y fueron reproducidos en 1934. La comisión se expidió nuevamente en mayoría, formada por los diputados Pueyrredon, Escalera, Biancofiore, Spinetto y Vignart, aconsejando la sanción del anterior despacho de la mayoría; y la minoría, formada por los diputados Inda y Coca, reiteró su anterior dictamen en disidencia. Ambos despachos volvieron a comisión, que se expidió por tercera vez en 1935. La mayoría, constituida por los mismos diputados, a excepción del diputado Biancofiore, que había sido substituido por el diputado Rojas, y la minoría, siempre formada por los diputados Inda y Coca, insistieron en sus despachos anteriores.

Sobre la base de esos dos despachos se hizo el debate en la Cámara de Diputados, en las condiciones a que me voy a referir en seguida.

Mientras tanto, el Poder Ejecutivo, a raíz de la presentación de las empresas ferroviarias privadas había instituido en 1934 la Junta Honoraria encargada de estudiar la situación de esos ferrocarriles, y de proponer las medidas pertinentes, consultando la situación de esas empresas y los intereses públicos afectados por el asunto.

Esa Junta Honoraria estaba presidida por el señor ministro de Obras Públicas e integrada por el administrador de los Ferrocarriles del Estado, el presidente del directorio local del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, un delegado de la Unión Industrial Argentina, uno de la Bolsa de Comercio y otro de la Sociedad Rural Argentina. La completó, finalmente, el doctor Roberto M. Ortiz, ex ministro de Obras Públicas y actual ministro de Hacienda, siendo el vicepresidente de la junta.

Esa junta se expidió en abril de 1935, aconsejando al Poder Ejecutivo, después de un

amplio informe, numerosas «conclusiones» y «recomendaciones», a algunas de las cuales voy a tener oportunidad de aludir en el curso de mi informe.

El proyecto del Poder Ejecutivo se debatió ampliamente en la Cámara de Diputados, en las sesiones del 11, 19, 24 y 25 de septiembre de 1935. Informaron por la mayoría y minoría, respectivamente, los diputados Pueyrredon e Inda, quienes hicieron exposiciones extensas y eruditas, demostrativas de un amplio caudal de información y de un dominio completo de la materia.

Expresó el punto de vista del Poder Ejecutivo el señor ministro de Obras Públicas, con toda claridad y precisión. Tomaron parte en la discusión en general y en particular, numerosos diputados, principalmente del sector socialista, y el despacho de la mayoría fué aprobado por 66 votos contra 41. En la discusión en particular se modificaron los artículos 2º, 5º, 10 y 13, y se aclaró el sentido de los artículos 6º y 12 y algún otro.

Estos son, brevemente expuestos, los antecedentes relativos al proyecto que ahora estamos discutiendo.

En esas condiciones, vino el proyecto, y el Senado lo destinó, primero a la Comisión de Legislación, y después, a la Comisión Especial. Esta última abrió, a mi pedido, una amplia encuesta entre las reparticiones públicas, autónomas y subordinadas, y entre las entidades vinculadas directa o indirectamente a todas las empresas de transportes. Esa encuesta ha sido muy útil, porque ha permitido reiterar muchas opiniones expresadas en la información reunida por la Cámara de Diputados, y renovar por completo el material de información en base del cual este despacho se ha producido.

Pero la discusión de este asunto se ha hecho todavía con mucha mayor amplitud en las columnas de la prensa, en forma de editoriales, sueltos, colaboraciones, encuestas, a punto tal que puede afirmarse que no hay un solo órgano importante de la prensa del país, que no haya expresado su juicio sobre todos o sobre algunos de los aspectos más interesantes de este asunto.

Fuera de esto, se han escrito verdaderos libros, opúsculos, folletos, conferencias, donde muchas personas y entidades, notorias por su autoridad en esta materia, han dicho su última palabra y han arrojado luz sobre los diversos aspectos que esta cuestión comprende y afecta. Todavía más: en el propio recinto del Senado este asunto ha tenido un principio de debate, primero con motivo de la discusión para

nombrar la comisión interparlamentaria, propuesta por el señor senador Eguiguren, y después, con motivo del debate sobre la ley de coordinación de transportes urbanos.

Estos antecedentes permiten abordar la sanción del proyecto presentado en 1932 por el Poder Ejecutivo, con un caudal de información producida dentro y fuera del recinto parlamentario, como difícilmente habrá sido dable acumularlo a propósito de la discusión de otros asuntos.

Yo no deseo detenerme demasiado en la historia de los ferrocarriles argentinos, cuya situación grave se invoca como uno de los motivos fundamentales para imponer la sanción de esta ley.

Desde el año 1857, en que el gobernador de Buenos Aires, doctor Valentín Alsina, saludaba oficialmente el advenimiento de «La Porteña», famosa locomotora del Ferrocarril Oeste, que fué la primera en atravesar nuestro suelo, han pasado muchos años y se ha operado una evolución completa, hasta hoy, en que el Congreso argentino se encuentra abocado a este problema de la coordinación de transportes, provocado principalmente por la competencia que al transporte ferroviario ofrece el camino moderno, en virtud del progreso de la técnica automotriz, del mismo modo que antes nuestros ferrocarriles habían desplazado los viejos e históricos caminos argentinos, también en nombre de la civilización y del progreso.

La época inicial, señor presidente, es de todos conocida. Fué ardua y difícil. Se siguió en ella, fielmente, el consejo de Alberdi, que llegó a constituir una verdadera preocupación de nuestros mayores y Constituyentes, a punto tal que no vacilaron en expresarlo como un objetivo y como un propósito expreso, en la Carta Fundamental de la República: «Sin el ferrocarril — decía el ilustre autor de las *Bases* — no tendréis unidad política en países donde la distancia haga imposible la acción del poder central. Proteged al mismo tiempo las empresas particulares para la construcción de ferrocarriles. Colmadlas de ventajas, de privilegios, de todo el favor imaginable, sin deteneros en medios. Preferid este expediente a cualquier otro».

Viene así la era de las grandes líneas, la era de Mitre, de Sarmiento, de Avellaneda y de Roca, en la cual las empresas ferroviarias y los capitales privados invertidos en ellas, eran favorecidos por toda clase de estímulos, por toda clase de ventajas, inclusive la concesión de extensas zonas laterales de tierra, como ocurrió con el Ferrocarril Central Argentino, al que

tuve oportunidad de referirme hace unos días en este recinto.

Siguió a esa época otra que se caracterizó por cierto desenfreno y abuso en las concesiones y en las explotaciones ferroviarias, época llamada de los «ferrocarriles garantizados», iniciada principalmente después de la sanción de la ley número 2.265, derogada más tarde por la ley número 2.835, no sin que la aplicación de aquélla hubiese costado a la República más de 80.000.000 de pesos oro.

Se retornó al sistema anterior, reconociendo únicamente las ventajas y los privilegios que habían sido acordados en las concesiones originarias. Sin embargo, en sólo una década de esa época, de 1890 a 1900, se duplicó el kilometraje de los ferrocarriles argentinos de capital privado.

Viene después una tercera época, que podríamos llamar de la restauración de los conceptos originarios, con la normalización de las concesiones y la construcción de ferrocarriles de capital privado, propósitos en los que colaboró principalmente la ley Mitre, sancionada en 1907.

La Nación, que había vendido alguna de sus mejores líneas, retornó a su política de construcción, para mejorar y completar la red ferroviaria del Estado, si bien con el concepto de ferrocarriles de fomento, llegando con su acción allí donde no llegaba la acción de los capitales privados.

Esa época se prolongó por muchos años, con altibajos de auge y de depresión ferroviaria, hasta el año 1929, en que se produjo una caída vertical, sobre todo en el tráfico de cargas, que representa el 80 % del volumen total de transportes.

Esa situación fué debida a un concurso de causas múltiples, muchas de ellas profundas, que escapan a un análisis y a una apreciación superficiales. Contribuyó en primer término la depresión económica general, caracterizada entre nosotros por la depreciación de los productos de la ganadería y de la agricultura, que constituyen el primer renglón de cargas; contribuyeron también las diferencias de cambio que obligaron a las empresas ferroviarias a hacer erogaciones a las que no estaban acostumbradas; y contribuyó la competencia en el transporte caminero, naciente entonces, pero que iba aumentando rápidamente su red, presentándose a los ferrocarriles como un rival cada vez más temible.

Sería difícil discriminar la importancia respectiva que cada una de estas causas ha teni-

do en el fenómeno relativo a la depresión financiera de los ferrocarriles de capital privado, pero es indudable que todas ellas existen.

Mucho se ha dicho y se ha escrito entre nosotros sobre este asunto, sobre la importancia relativa de cada uno de estos factores, sobre la situación real de las finanzas de los ferrocarriles de capital privado y sobre las perspectivas inmediatas y mediatas que les están deparadas.

Prefiero, antes que hacer consideraciones por mi propia cuenta, dejar que hablen los más conspicuos y autorizados representantes ferroviarios, para que expliquen este fenómeno a su manera y para que den al Senado una impresión directa y genuina de sus opiniones. En seguida, pondré al lado de ellos, para que pueda apreciarse el asunto bajo la contraluz de opiniones contrarias, las que han emitido ante la comisión algunas entidades y empresas vinculadas al transporte automotor que se oponen a la sanción de esta ley y, por fin, diré el pensamiento sintético de la mayoría de la comisión.

Exequiel Ramos Mejía, ilustre argentino ya desaparecido, que ha sido uno de los que más ha hablado y escrito en favor de la coordinación del transporte, refundió sus diversos trabajos sobre la materia y publicó en 1933 su conocido volumen con el título *Coordinación de los transportes*. Al año siguiente, editó otro volumen sobre la misma materia y con igual título. Del primero de ellos voy a hacer algunas lecturas fragmentarias, con permiso del Senado, para que tenga, como he dicho, una impresión directa de su manera de apreciar este problema.

«Es necesario hacer caminos — dice Ramos Mejía —, muchos caminos, es la palabra de orden entre nosotros, resultante de los inauditos progresos de la tracción mecánica. Se construirán de cualquier modo y en cualesquiera condiciones; cada uno tratará de hacer el propio y poco se preocupará del conjunto, siquiera sea regional. Los dineros públicos procedentes del impuesto deberán ser aportados por todos, como el establecido por la sobretasa de la nafta, pero muy pocos recibirán el beneficio gratuito de la valorización del campo que el pueblo en masa regalará al feliz propietario de ese número de lotería. Lo mismo será contratado el camino suitario, para el uso del turista, sin ningún objetivo económico, que el indispensable para el transporte barato de una cosecha desvalorizada. Fácil es predecir que ello constituiría el desorden,

producido por marchar con los ojos vendados. Entretanto, ¿qué haremos con los ferrocarriles? Tal es el problema que se presenta para el gobierno y para el país.

«Ante todo, debe estudiarse si será posible prescindir de ellos para el transporte anual de 52 y $\frac{1}{2}$ millones de toneladas de cargas y 171.000.000 de pasajeros sobre 37.000 kilómetros, que acusa la estadística en 1928.

«Es necesario empezar por inquirir si ese colosal movimiento podrá hacerse algún día por autos y camiones sin el concurso del rival destruido, que tendrá forzosamente que llegar a un límite realmente desastroso, aquí como en otros países, el día en que exista una red caminera extendida irregularmente, sin que un criterio económico constructivo haya trazado sus directivas en el conjunto, y aun en muchos de sus efectos locales».

Más adelante, refiriéndose a las perspectivas de los ferrocarriles, dice: «No sería infundado conjeturar, que del caos producido podría resultar una destrucción de fuerzas económicas de efectos acaso catastróficos para el bienestar general. No impunemente se habría de condenar a pérdida total una suma de capitales que suman alrededor de 1.500.000.000 de pesos oro. ¡Inmensamente rico debería ser el país que pudiera renunciar a los beneficios de esta cifra sideral de riquezas!»

Después se refiere a la situación desigual en que se encuentran uno y otro medio de transporte y se expresa en los siguientes términos: «Considerada desde otro punto de vista la competencia libre del barco, del camión y del ómnibus al ferrocarril, no debiera ser en verdad admitida como regular porque no se encuentran en condiciones similares. Para los primeros todas son franquicias, mientras que para este último todas son restricciones, a pesar de estar destinados igualmente al mismo servicio público. El buque y camión cobran la tarifa que les conviene; hacen en ella las concesiones que más ventajas les traen, admiten o rechazan la carga ofrecida y se toman caprichosos plazos para su entrega, sin que ninguna penalidad pueda alcanzarles, mientras que todo eso está vedado al ferrocarril. Vuélvese así injusta la actitud del Estado; todo contra el ferrocarril, nada en su defensa».

Y por fin, cuando se refiere, en tono todavía más vehemente, a la desigualdad de esas situaciones, a la falta de contralor en el transporte automotriz y señala la desigualdad irritante en que está con respecto a los transportes fe-

roviarios, que son materia de múltiples e inflexibles reglamentaciones, dice: «Para los ferrocarriles todas son obligaciones controladas por el gobierno; para el transporte por camino, ellas no existen; lo que no es justo, ni para el público, ni para los ferrocarriles.

«Los ómnibus de pasajeros eligen libremente las horas de mayor movimiento, mientras que los ferrocarriles están obligados a correr trenes vacíos en horarios continuos. Los ómnibus carecen de horarios, o teniéndolos, no hay quien los haga cumplir; sirven al público cuando quieren y como quieren.

«Para el transporte de carga tampoco tienen control alguno; toman las mercaderías que más les conviene y naturalmente, las que tienen más alto flete en las tarifas de los ferrocarriles, dejando a éstos las que poco producen o las que dejan pérdidas. Es lo que se llama «descremar tarifas». Si estuvieran obligados los acarreadores por caminos a transportar, mediante tarifas aprobadas, toda clase de mercaderías, como lo están los ferrocarriles, no les sería, de seguro, tan lucrativa la competencia.

«Y si estuvieran sujetos a entregar en tiempos fijos, no podrían cumplir sino excepcionalmente esa condición. Ni reciben otras cargas que las elegidas, ni contraen obligaciones con los cargadores. Sirven al público como les viene en gana.

«No podrán ofrecer suficientes garantías mientras sean empresas trashumantes que levantan campamento cuando el ensayo no resulta remunerativo. La más elemental conveniencia pública exige una reglamentación defensiva.

«Igualdad de control. Equivalencia de servicio».

Después, en una serie de consideraciones que no voy a leer, tiende a patentizar la diferente situación de los ferrocarriles y de las empresas camineras, en todo lo que se refiere al control y fiscalización del gobierno y trabas impuestas por la ley para asegurar la eficiencia de los servicios.

Otro conspicuo representante ferroviario, el ingeniero Enrique Chanourdie, ha editado también algunas conferencias sobre la materia, en un volumen que lleva por título *Ferrocarriles y Caminos*, y que contiene más de un capítulo interesante sobre este asunto.

Refiriéndose, en primer término, a los sueldos y salarios de los obreros y empleados de ferrocarriles, recuerda la iniciativa presentada en 1932 a la Cámara de Diputados, tendiente a

obtener que ellos no fueran rebajados, cuando ya esas rebajas habían sido acordadas con el beneplácito de los gremios ferroviarios, representados por la Unión Ferroviaria y por La Fraternidad, de lo que deduce que muchas veces se tocan estos asuntos y se presentan estas iniciativas, con una absoluta falta de información,

Habla más adelante de los balances de las empresas ferroviarias y dice: «Una de las tantas consecuencias de las irreflexivas demasías de lenguaje ha dado pie a una leyenda que ha contribuido bastante a formar, en ciertos medios, una atmósfera de duda sobre la corrección con que son establecidos los balances financieros de las empresas. Según los mal hablados, éstas llevarían una doble contabilidad; una, la verdadera, sería la que se destina a los accionistas y debenturistas ingleses y franceses; la otra, se establecería *ad usum Delphini*. El Delfín resultaría ser, en este caso, la administración argentina. A fin de disipar tan absurda leyenda, he de explicar su origen.

«La contabilidad de las empresas está sujeta a normas reglamentarias perfectamente establecidas, de las cuales no les está permitido a las empresas apartarse, y cuya aplicación se halla controlada por funcionarios especializados de la Dirección General de Ferrocarriles. Los resultados anuales de la explotación de cada red o empresa se establecen, pues, mediante datos y cifras que deben considerarse oficiales y no pueden consignarse otros en las cuentas que detallan esos resultados».

Más adelante, se refiere a la comparación de ejercicios financieros de las empresas ferroviarias y dice: «La situación por que atraviesan las empresas ferroviarias y que originó las rebajas de sueldos y salarios que se pretende dejar sin efecto — siendo decididas previo un estudio practicado por la Dirección General de Ferrocarriles, con intervención de representantes de las empresas y de los miembros de las comisiones directivas de La Fraternidad y de la Unión Ferroviaria —, comenzó con la crisis de los transportes iniciada el año 1929, como consecuencia de la baja mundial en el precio de los productos, particularmente de los cereales, que constituyen el mayor tonelaje de los transportados por los ferrocarriles argentinos. Corresponde, pues, comparar el resultado de explotación del ejercicio 1933-1934, dentro del último decenio, sin perjuicio de cotejar luego las cifras del año que sirvió de base a la medida adoptada (1930-1931) con las del pasado ejercicio.»

Después de otras consideraciones y entrando ya a la demostración que comportan las ci-

fras, dice en el cuadro B, comparando los ejercicios financieros de 1928-1929 con 1933-1934.

Cuadro B

Años	Entradas	Gastos	Prod. Lf.	Prod. Neto
1928 29.	604.489.350	417.900.403	186.588.947	185.606.844
1933 34.	413.911.194	318.601.669	95.309.525	62.836.589
Dismin.	190.578.156	99.298.734	91.279.422	122.770.255

Más adelante se refiere, en un capítulo especial, a la cotización de las acciones ferroviarias de capital privado en nuestro país y como sus datos son un poco antiguos, yo he com-

pletado, con otros que he obtenido de fuente oficial, un cuadro sinóptico para que se agregue al Diario de Sesiones a esta altura de mi exposición.

Cotización de las acciones ordinarias de las empresas ferroviarias

Ferrocarriles	Valor nominal	15 de septiembre 1929	15 de septiembre 1934	15 de septiembre 1936	15 de diciembre 1936
Sud	£ 100	105,75	30.—	16,25	31.—
Central Argentino	" 100	95.—	19.—	11,25	31,25
Oeste	" 100	92,25	24.—	13,50	28.—
Pacífico	" 100	101.—	13.—	7,25	16.—
Central Córdoba	" 100	36.—	4,50	1,50	4.—
Entre Ríos.	" 100	90,50	15,50	7.—	15.—
Nord Este Argentino	" 100	33,50	9.—	3.—	10.—
Cía. Gral. FF.CC. P. Bs. As. .	Fr. 500	4.455.—	326.—	295.—	709.—
Ferrocarril de Santa Fe	" 500	3.650.—	405.—	315.—	751.—

Por fin, el ingeniero Chanourdie, haciendo el análisis comparativo de tráfico de cargas durante el último decenio, dice lo siguiente, que creo debo leer al Senado porque se trata de un aspecto muy importante del asunto: «El cuadro nos revela, en primer lugar, que lejos de haber crecido proporcionalmente y a un período tan largo, cual es una década, para una explotación ferroviaria, el movimiento de las redes ha sufrido una disminución absoluta, tanto en número de toneladas transportadas como en productos. De 23.359.168 toneladas transportadas en el ejercicio de 1924-25, a 22.613.376 toneladas en el 1933-34, fué, en efecto, el descenso registrado en esa década, o sea: un 3,19 %. Las entradas descendieron de \$ 119.377.978 oro sellado, a \$ 98.149.079 oro sellado, es decir, en un 17,78 por ciento.

«El producto medio por tonelada ha ido decreciendo constantemente. De \$ 5,11 oro sellado por tonelada, en 1924-25, ha bajado a \$ 4,34 oro sellado en el ejercicio 1933-34. En 1930-31 fué de \$ 4,52 oro sellado».

Por último se refiere este autor al capítulo relacionado con los sueldos de los altos funcionarios de los ferrocarriles y hace consideraciones tendientes a destruir lo que llama «fábula de los altos sueldos», realiza algunas comparaciones con otros sueldos, y concluye diciendo que no existen tales remuneraciones elevadas.

El ingeniero Ramallo, ex administrador de los Ferrocarriles del Estado y director general de Ferrocarriles de la Nación y también del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, ha hecho, por su parte, un estudio muy interesante sobre esta materia, con el título de «Algunas consideraciones sobre coordinación de transportes». También omitiré su lectura.

Figura en ese volumen, como anexo, un estudio importante hecho por el contador Chianelli, sobre la «situación económica y financiera de los ferrocarriles argentinos, durante el ejercicio 1934-35», que contiene numerosos

cuadros sinópticos y demostraciones numéricas sobre las empresas ferroviarias y otros aspectos relativos a esa situación, sobre cargas, pasajeros, gastos de explotación, producido neto, producido bruto, intereses, dividendos, etcétera. No lo leeré porque sólo produciría confusión a los señores senadores. Me remito a él expresando que algunos de sus capítulos me han llamado la atención y que estimo, no obstante ser un profano en la materia, como un esfuerzo considerable puesto al servicio de la verdad sobre la situación financiera de los ferrocarriles argentinos.

Frente a estas opiniones tan concordantes y tan categóricas de los representantes ferroviarios, se alzan las voces de las entidades y empresas de transporte automotriz, que sostienen que la situación de los ferrocarriles no se debe a la competencia del transporte caminero; que nuestra red es todavía de una escasa importancia y no comporta un peligro de competencia seria, agregando que los ferrocarriles han tratado de producir un movimiento artificioso sobre este asunto, procurando consolidar su situación sin que, en realidad, tenga esto por causa directa la acción del transporte caminero.

Entre esas manifestaciones, tomo algunas de las que considero más importantes. La Federación Argentina del Transporte Automotriz, en el memorial enviado contestando la encuesta de la comisión, dice, entre otras cosas, lo siguiente:

«Las empresas ferroviarias se han habituado, desde su nacimiento, a que su capital invertido en el transporte, le rinda pingües ganancias y elevados dividendos, gozar de ventajas efectivas, tales como: donación de tierras fiscales, concesiones en monopolio, franquicias, exención de derechos aduaneros, garantía de interés fijo a devengar el capital que nunca fué precisado en su monto real y cierto con un material en servicio que, a pesar de tener 20 o más años de uso, sigue figurando con su valor como si fuera nuevo, por lo que hace que esos capitales estén inflados, y además gozan de una fiscalización limitada del Estado en su contabilidad, en la fijación de sus tarifas, etcétera.

«No obstante ello, las empresas hacen pesar la fuerza de sus intereses particulares frente al incremento del transporte automotor, que, por su rapidez, comodidad y economía, brinda grandes beneficios al público, pretendiendo en forma solapada eliminar su concurrencia y obtener así en monopolio o *trust*, la explota-

ción de ese medio de transportes por caminos interurbanos», etcétera.

Más adelante, con referencia a las tarifas ferroviarias, dice: «Se mantiene la estructura actual de tarifas anticuada y compleja de los ferrocarriles, con su cuadro de clasificaciones para una misma mercadería por las diferentes empresas y con las 2.670 tarifas especiales existentes.

«Responde al pretexto de los ferrocarriles de amparar su eficiencia financiera, que se dice en peligro por la competencia del automotor, sin tener en cuenta que, a estar a estadísticas y publicaciones dadas por la Dirección de Vialidad, las toneladas-kilómetros de carga transportadas por los caminos interurbanos, oscilan entre el 0,5 % y el 1 % de las toneladas-kilómetros transportadas por los ferrocarriles, y que en el transporte de pasajeros, la pérdida experimentada por éstos, ocasionada por la competencia de ómnibus y colectivos, no alcanza al 1 % de las entradas ferroviarias».

Otra de esas entidades, la Asociación Propietarios de Camiones, contestando también la encuesta de la comisión, dice: «En efecto, el transporte automotor de cargas es un medio que está dando sus primeros pasos en la República; y se está imponiendo en la esfera relativa de su actividad actual, en mérito a que viene a satisfacer exigencias apremiantes de la vida económica de nuestro país».

Después alude a la diferencia de nuestro medio con los de otros países donde se han dictado leyes análogas, y agrega: «Es así que puede decirse con verdad que el aspecto principal de nuestras luchas económicas internas ha sido el forcejeo de nuestros productores frente a las exacciones tarifarias de las empresas. Esta es la explicación sencilla y clara del auge del camión donde ha podido llegar a pesar de los malos caminos naturales y de nuestra incipiente obra de vialidad y donde puede llegar en el caso de que para su defensa la Nación necesite del transporte automotor para contribuir al éxito de las operaciones en defensa de la patria».

Y por fin, la Asociación Argentina de Importadores de Automotores y Anexos, respondiendo a la encuesta de la comisión, insiste, por su parte, en que se trata de un movimiento artificiosamente provocado, y aboga para que cada medio de transporte sea materia de una ley y de una reglamentación especial. Eso traería como consecuencia la autonomía y no la coordinación general. Dice a este respecto: «Somos partidarios, por consiguiente, de que a los fe-

ferrocarriles se les acuerden las mayores liberalidades compatibles con el servicio especial que satisfacen, por cuanto en la actualidad ya perdieron el monopolio de hecho que ejercieran en los transportes terrestres, de la competencia equilibrada en las zonas en que ninguno ejerce un dominio completo, y de su aspiración de adaptarse a las exigencias de las mismas ha de resultar un mejor servicio público, lo que se conseguirá tras la constante y permanente búsqueda de mayores perfeccionamientos técnicos y administrativos, para incorporar los de inmediato a sus respectivas explotaciones industriales.» Agrega que los vehículos automotores han pagado impuestos nacionales, provinciales y municipales por más de 700.000.000 de pesos moneda nacional, y que la tributación anual de los 300.000 vehículos con que cuenta el país, pasa de 65.000.000 por concepto de impuesto a la nafta, todo lo que demuestra lo infundado de la afirmación de que ellos no se costean sus vías de tránsito.

Estas lecturas fragmentarias que me veo precisado a hacer, habrán dado al Senado la impresión sintética de la forma en que plantean, conciben y resuelven el asunto, así las entidades ferroviarias que sostienen la sanción de la ley, como las empresas de transportes automotores que la contrarían.

Debo agregar, por su gran autoridad, la opinión manifestada por la Junta Honoraria instituida en el año 1934, por el Poder Ejecutivo, precisamente para estudiar la situación financiera de los ferrocarriles privados y para proponer las medidas convenientes a fin de conjurar los peligros y los trastornos que fuera dable evitar en amparo de los intereses públicos.

Según la citada Junta Honoraria, después de referirse a las causas de la fuerte disminución de las utilidades líquidas, la manifestación más visible de la crisis ferroviaria, dice: que las entradas brutas que en 1929 fueron de 591.606.086 pesos moneda nacional, cayeron en 1933 a 405.642.193 pesos; acusando una disminución de 185.963.873 pesos, o sea un 31 %. Las ganancias líquidas bajaron en más de la mitad.

Después se refiere la Junta Honoraria, extensamente, a la caída vertical del tráfico motivada por la enorme depresión económica y por el transporte caminero, y agrega las siguientes manifestaciones que leeré porque quiero que el Senado tenga una impresión directa de su pensamiento.

«La junta cree — dice en el capítulo 5º de su informe — que muchas de las medidas que

recomienda, aun llevadas a efecto, no harán sentir todos sus resultados de inmediato, sino después de varios años; pero es de opinión que hay que salvaguardar el futuro de los ferrocarriles, manteniendo su integridad financiera y su crédito. Estimamos que el mantenimiento del crédito ferroviario y el servicio de los títulos que representan una tan grande masa de capital aquí radicado, debe constituir un motivo de preocupación, siendo que su mejora redundará «en provecho de los intereses generales del país», contemplados en el decreto que creó la Junta Honoraria para el estudio de la situación de los ferrocarriles.

«La expresión cuantitativa, por cifras, del estado de los ferrocarriles, siendo de gran importancia, como elemento de juicio, cede, sin embargo, ante la elocuencia de estos hechos: varias empresas están en moratoria; ninguna puede emitir capitales, viéndose obligadas a contraer empréstitos bancarios a corto plazo; el interés neto sobre todos los sistemas que operan en el país, deja sin retribución a la masa de accionistas con un *stock* de 1.200.000.000 de pesos moneda nacional.

«Si tomamos ahora todo el capital de los ferrocarriles, en conjunto encontramos que 3.500.000.000 de pesos nacionales, invertidos en uno de los servicios públicos de más grande utilidad, como que mueve la riqueza nacional y ha contribuido decisivamente al progreso de la Nación, apenas si recibe un interés neto igual a un tercio del que en término medio cobran del Estado los tenedores de los títulos de sus empréstitos.»

Después alude a otros aspectos de la cuestión, y concluye su informe con numerosas conclusiones y recomendaciones, la mayor parte de las cuales voy a omitir, pero citaré, sin embargo, las que tienen relación más directa con este asunto.

La recomendación número 5 dice: «La junta entiende que para que se pueda recuperar el tráfico perdido a causa del transporte paralelo por camiones, es indispensable que las tarificaciones diferenciales de los ferrocarriles se ajusten a esa base, iniciándose las diferenciaciones a partir de la tarifa kilométrica competitiva con el camión.

«Se recomienda en lo posible evitar la construcción de caminos locales paralelos a las vías férreas.»

La recomendación número 6 dice: «Debe autorizarse a las empresas para combinar el remolque por el riel con la recolección y entrega de cargas por camión, haciendo el ser-

vicio de «puerta a puerta», que constituye el caso más típico de los llamados servicios accesorios que realizan los ferrocarriles, ya directamente por sí o por filiales o mediante convenios con particulares.

«En estos casos, los valores invertidos en los nuevos elementos serán incorporados a la cuenta Capital. La tarifa a aplicarse comprenderá íntegramente el transporte. En el caso de combinarse el servicio complementario con otras empresas se aplicará una tarifa única que los comprenda. A este efecto, se recomienda que se sometan a la aprobación de la Dirección de Ferrocarriles dichas tarifas, así como la proporción que corresponde a cada una de las partes que intervienen en el transporte.»

La recomendación número 7 expresa: «Teniendo en cuenta que la mayor parte de los caminos en construcción arearán un tráfico que puede considerarse como una extensión del transporte ferroviario, la junta considera conveniente — a fin de evitar para el futuro la construcción de nuevas líneas que agravaría aún más la situación económica actual — se autorice a los ferrocarriles a adquirir ómnibus y camiones para efectuar el referido transporte, incorporándolos a su cuenta Capital y estableciendo tarifas de combinación dentro de las mismas reglas que presiden la formación de los sistemas diferenciales y en base al mayor costo directo de transporte que provoca la utilización de esos medios. Este servicio podrán también hacerlo los ferrocarriles en combinación con particulares o empresas camineras y los gastos y las entradas formarán parte del sistema explotado por la empresa.»

Y, por fin, la recomendación número 15, dice: «La junta es de opinión que una coordinación eficaz del riel con las vías de agua debe buscarse de manera que sea ventajosa, tanto para una como para la otra, sujetando el tráfico fluvial a las nuevas normas para el transporte caminero».

La mayoría de la comisión piensa, en suma, que aun admitiendo que la palabra de los representantes ferroviarios contenga las exageraciones naturales propias de un miraje interesado y unilateral de la cuestión, encierra, sin embargo, gran parte de verdad; cree también que si bien nuestra red caminera no ha alcanzado la importancia de otros países y la competencia al ferrocarril no ha cobrado aún la intensidad que imponga un peligro inmediato para las empresas ferroviarias, nos ha permitido ya ver lo bastante para compren-

der que es oportuna la sanción de esta ley; y cree, finalmente, que haciéndolo en esta oportunidad, se habrán evitado, en cuanto es posible, las graves y desastrosas consecuencias que esa situación, de prolongarse, habría de ocasionar en el futuro.

Mientras tanto, ¿qué es la coordinación general de los transportes? ¿Cuáles deben ser sus bases, su extensión y sus propósitos?

Ya hemos dicho que todos o casi todos los países han entendido deber resolver este problema de acuerdo con las exigencias de su medio y con las que impone sus características y circunstancias propias.

De modo general, en aquellos países que han instituido los transportes en servicio público, se puede decir que su coordinación no es otra cosa que la racionalización y el mantenimiento de todos los medios, asignando a cada uno el rol que le corresponde de acuerdo con su naturaleza y con sus propias características, en vista de un mejor aprovechamiento de los capitales y de los esfuerzos con que esos transportes se realizan, y colocando por encima de los intereses de las entidades y de las empresas que los cumplen, el contralor superior del Estado, en su triple aspecto legal, técnico y financiero.

Nuestra Dirección Nacional de Vialidad, en el volumen que ha publicado sobre esta materia con el título *Coordinación de transportes*, dice en la página 11: «Antes de analizar las formas y procedimientos que se emplean o deben emplearse para coordinar los transportes, es necesario definir claramente qué es lo que se entiende por coordinación de transportes.

«Estando los diferentes sistemas de transporte que existen, y que son los ferroviarios, camineros, por ríos y vías canalizadas, por mar y aéreos, establecidos para el servicio del público, es lógico pensar que cuando se habla de coordinación el principal objeto que debe buscarse es el del bien público, es decir, en este caso, ofrecerle un sistema completo de transportes que le dé el máximo de beneficio con el máximo de economías».

Un poco más adelante, agrega: «Todos los sistemas de transportes deben ser estudiados y tratados como pertenecientes a un único sistema, propendiéndose a que dentro de él, cada uno de los sistemas integrantes haga aquellos transportes que esté en condiciones de efectuar en mejores condiciones de economía, rapidez y comodidad que los otros sistemas, y que, para llegar a tal fin, debe favorecerse el estableci-

miento y desarrollo de una política de coordinación tendiente a la implantación de rutas combinadas directas de tarifas únicas entre remitente y consignatario y de facilidades para el intercambio de pasajeros y mercaderías en los puntos de unión de los diferentes sistemas».

En seguida pasa a distinguir entre lo que llama «coordinación de tráfico» y «coordinación de vías», y dentro de aquel concepto, entre lo que llama «coordinación natural» y «coordinación legal». No entraré en esa nomenclatura y en esas distinciones, pero básteme decir que el despacho en debate se propone la coordinación general de todos los medios de transporte, con el concepto y con los propósitos que he enunciado, con los que coincide en gran parte la Dirección Nacional de Vialidad.

Una ley de coordinación de transportes no puede confundirse con un código de los transportes, ni tampoco con un estatuto que comprenda todos o algunos determinados medios. Por el contrario, cuando la coordinación no se logra por el monopolio, supone, necesariamente, el mantenimiento y el perfeccionamiento sucesivo de cada una de esas leyes o estatutos de transporte, que corresponden a los medios actuales. Así, entre nosotros, después de la sanción de esta ley, los ferrocarriles se seguirán rigiendo por la ley número 2.873 en cuanto a su construcción y explotación; por la ley Mitre número 5.315, en cuanto a las concesiones y garantías recíprocas; la construcción y explotación camineras se regirán por la ley de vialidad número 11.568, y los transportes por agua se seguirán rigiendo por la ley de ferrocarriles y por los varios decretos y reglamentos que se han dictado a su respecto, mientras no se sancione un estatuto especial y propio de este transporte.

Con este concepto la mayoría de la comisión cree que es perfectamente innecesario el estudio de las numerosas cuestiones técnicas que pueden presentarse dentro del desarrollo y perfeccionamiento de cada uno de esos medios de transporte, estudio cuya necesidad se ha señalado en este recinto.

Cree también que es innecesaria la práctica de operaciones censales sobre el personal de empleados y obreros de los medios de transporte, porque el Senado no está en trance de dictar una ley de seguros o una ley de jubilaciones y pensiones de esos empleados, sino una simple ley de coordinación.

Por otra parte, esta ley de coordinación ha sido proyectada por el Poder Ejecutivo, autor también de la ley nacional de vialidad, lo que

basta para excluir en principio todo propósito de colisión entre ambas y de amenaza para el futuro de nuestra red caminera.

Están en favor de esta ley, además de las empresas ferroviarias, cuyo entusiasmo se ha entibiado mucho, sin embargo, después de las modificaciones introducidas al primitivo proyecto por la Cámara de Diputados, los gremios de obreros ferroviarios representados por La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, aun cuando ellos han insistido, además, y de un modo especial, en la conveniencia de sancionar también de inmediato una ley reglamentaria de las condiciones de trabajo, horarios y salarios, en una palabra, en la defensa directa de sus intereses gremiales.

Se han invocado en este recinto, como adversas a la sanción de la ley, las opiniones de los gobernadores de Mendoza y de Córdoba, doctores Cano y Frías.

Yo me felicito de que eso haya ocurrido, señor presidente, primero porque ello constituye la demostración más incontrastable de que no es fundada en manera alguna la afirmación, que también se ha hecho en el recinto, de que este asunto de la coordinación de transportes formaba parte de un plan de dominación económica y política que se atribuía a los partidos de la Concordancia. En segundo lugar, me felicito de ello, porque me será fácil demostrar en forma muy sintética que ninguno de esos dos distinguidos magistrados provinciales, correligionarios y amigos nuestros, ha dicho nada que signifique un argumento serio y decisivo en contra de la sanción de esta ley.

El gobernador de Mendoza, doctor Cano, en su telegrama del 17 de julio de 1935 a la Cámara de Diputados, se limitaba a decir que, haciéndose eco del anhelo de las fuerzas vivas de su provincia, pedía que la sanción de la ley fuera precedida de los estudios indispensables para garantizar su acierto y su eficiencia; y agregaba que él se disponía a estudiar el asunto y que oportunamente enviaría su opinión al respecto.

El gobernador de Córdoba, doctor Frías, es mucho más explícito en su nota enviada también a la Cámara de Diputados el 12 de julio de 1935. Ataca la sanción en perspectiva con argumentos de orden constitucional y con otros de carácter económico. Creo que me será fácil hacer una síntesis fiel de esos argumentos, diciendo que se opone a la sanción de la ley en nombre de la conveniencia de no centralizar las funciones administrativas, en nombre del grado de adelanto alcanzado por la vialidad ca-

minera en la provincia de Córdoba, en nombre de la ventaja de que sea una legislación provincial la que resuelva sus problemas para contemplar las diferencias regionales, en cuanto se refiere al nivel de vida y a los otros factores y situaciones que deben tenerse en cuenta, y, finalmente, en nombre de la conveniencia de que esa facultad se reserve a las provincias, para cumplir mejor los preceptos de nuestra Carta Fundamental.

Es natural que con estos conceptos no se sancionaría ni esta ni ninguna ley de coordinación nacional de transportes. Por lo demás, es innecesario recordar que por precepto expreso de este despacho, la reglamentación de tráfico intraprovincial, que es lo que interesa directamente a las entidades federativas, queda expresamente reservada a las provincias.

Como se ve, se trata de argumentos que parten desde diversos ángulos, que son dispares, cuando no contradictorios, y que, en realidad, no encierran ningún fundamento directo y convincente en contra de la sanción de esta ley de coordinación nacional de los transportes.

Es oportuno recordar, después de haber citado las opiniones de los gobernadores de Córdoba y Mendoza, que la diputación de esas provincias votó en masa en favor del proyecto en debate, con la sola excepción del diputado Zarazaga, que había presentado un proyecto especial.

No podría omitir tampoco, señor presidente, la opinión de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, que también ha sido consultada en la encuesta de la comisión y que en la nota que ha enviado con fecha 6 de julio, por intermedio del señor ministro de Obras Públicas, dice lo siguiente: «En tesis general, ningún reparo tengo que formular al proyecto de ley sancionado por la Honorable Cámara de Diputados. La serie de disposiciones que contiene, reducirán, en lo posible, la injusta competencia que los camiones hacen a los ferrocarriles. Ese propósito será tanto más eficaz cuanto mayores sean las cargas que se hagan gravitar sobre el camiónaje: reglamentación de trabajo, calidad del material rodante, impuestos sobre cada unidad (que en verdad no son más que un peaje disimulado), responsabilidad del transporte, etcétera...» Y sigue desenvolviendo este concepto en forma muy interesante, que no voy a leer totalmente para no extender demasiado mi informe.

Es necesario decir, y si fuera posible acentuarlo de un modo especial, que el principio de la coordinación de los transportes está vigen-

te y triunfante desde hace muchos años en la legislación argentina, y que no se explica eternamente que las fuerzas o las opiniones adversas a él hayan elegido esta oportunidad para exteriorizarse en la forma en que lo han hecho.

Es bien sabido que el artículo 8º de la ley Mitre destina el 3 % del producto líquido de los ferrocarriles para la construcción de caminos, y que en el sentir de su autor, esos caminos no eran otra cosa que la prolongación de los ferrocarriles a los centros de producción del país. De manera que desde hace 30 años tenemos en germen el principio de la coordinación entre el transporte ferroviario y el transporte caminero.

Mucho más explícita es todavía la ley de vialidad cuyo artículo 3º dice: «Al estudiar la red troncal de caminos la dirección tendrá especialmente en cuenta y dará preferencia a la construcción de los ramales a los puertos, a los de acceso a las estaciones ferroviarias, los que unan las provincias y territorios nacionales, a los que den acceso a los países limítrofes y a los que intercomunicuen a las ciudades importantes y centros de producción, coordinando en lo posible los transportes carreteros con fluviales, marítimos, ferroviarios y aéreos». Como se ve, el concepto de la coordinación amplia fué uno de los propósitos y una de las directivas de la ley nacional de vialidad, para la cual se cree ver un peligro en la sanción de este despacho.

Y, por fin, el artículo 12 de la ley número 10.606, sobre navegación y comercio de cabotaje, también es terminante en ese sentido al establecer la coordinación de los transportes por los ferrocarriles y por agua, precisamente en defensa de la navegación.

Pero si colocamos este asunto un poco más lejos de las opiniones y de los intereses que lo rodean en nuestro país, es fácil también demostrar que el principio de la coordinación está igualmente triunfante no sólo en la legislación, sino también en la doctrina universal.

Según el estudio realizado por el Comité de Expertos Independientes designados por la Cámara de Comercio Internacional de Washington en 1931, la coordinación de los transportes por ferrocarril y por caminos puede realizarse en virtud de uno de estos cuatro sistemas: primero, concurrencia sin restricción; segundo, monopolio completo de todos los transportes terrestres; tercero, coordinación de dos monopolios concurrentes, uno englobando todos los transportes por ferrocarril, y cuarto, competencia coordinada entre la carre-

tera y ferrocarril en el marco de su organización actual.

El proyecto en debate propone realizar la coordinación con una ley de un tipo que puede estar comprendido en este cuarto sistema.

El Consejo Nacional Económico de Francia, en su sesión del 16 y 17 de febrero de 1934, adoptó conclusiones muy importantes sobre esta materia. Me limitaré a leer aquellas que tienen una relación directa con el punto que estoy considerando.

«La coordinación de los transportes —dice en la segunda de sus conclusiones— no puede ser contemplada de ningún punto de vista como la protección de un medio de transporte en detrimento de los demás, o como un arma dirigida contra uno de ellos. Debe conducir, por el contrario, a un equilibrio armónico, entre todos los medios de transporte, apoyados los unos sobre los otros, ligados los unos a los otros, integrados en una organización de conjunto que asegure a cada uno su lugar en la economía nacional y a todos su más completo desarrollo dentro del marco del interés general.»

Poco después, como dije, el presidente del Consejo de Ministros, Mr. Doumergue, elevó al presidente de la República su conocido mensaje, que dió margen al decreto de ley de 19 de abril de 1934. Después se dictaron los decretos de 15 de mayo y 3 de junio del mismo año, extendiendo esa coordinación a los transportes por agua.

En España, debemos citar el decreto del presidente Alcalá Zamora, de 19 de julio de 1934, autorizando a los ferrocarriles para obtener determinadas concesiones de transporte por carreteras en los casos de líneas paralelas y puramente competitivas. Ese decreto contiene reflexiones interesantes sobre la situación de ese problema en España.

En Estados Unidos, la Comisión Nacional de Transportes, instituida por el presidente Hoover en 1932, produjo el llamado informe Coolidge sobre coordinación de los transportes por riel, por camino y por agua. En enero de 1933, la Comisión de Ferrocarriles y Usuarios de Caminos produjo también su informe sobre coordinación ferrocaminera que contiene recomendaciones muy interesantes sobre la mejor política a seguir para resolver diversos problemas que se ofrecen en esta cuestión.

Y, por fin, mencionaré el famoso informe Salter, en Inglaterra, producido por una comisión mixta de representantes del transporte caminero y ferroviario.

Mr. Arthur Salter, hombre de gran autoridad en su país, llegó a ejercer un influjo tan considerable en la opinión inglesa, que estando los representantes del transporte ferroviario y caminero en discrepancia, consiguieron llevarlos a un dictamen común, que subscribieron todos por unanimidad. El informe Salter es el antecedente inmediato de la ley inglesa.

Entre los progresos que la coordinación ha hecho, en el terreno de la práctica, podemos señalar el incremento que ha cobrado, sobre todo en Estados Unidos, el *container*, aparato que facilita considerablemente el trasbordo directo de cargas del camión al vagón y viceversa y también en forma decisiva el transporte llamado de «puerta a puerta». Podemos también señalar como una de las últimas novedades anotadas en esta materia el vehículo *rail-roadler* que sirve indistintamente para el tráfico caminero y ferroviario y los autovías que se usan considerablemente en Europa y que han empezado ya a emplearse en algunas líneas de nuestro país.

Y, por fin, como última novedad en materia de coordinación de transportes de pasajeros, aéreos y camineros, podríamos citar esa maravilla de que dan cuenta las últimas comunicaciones periodísticas y gráficas de Europa, sobre la invención que ha llegado a combinar el autogiro con el automóvil. Algunos de los señores senadores habrán podido ver, por lo menos en el cinematógrafo, cómo aterrizan esos maravillosos vehículos aéreos, aun en las plazas públicas, plegando después sus alas y continuando luego el transporte como un automóvil.

Voy a entrar ahora más directamente en materia, haciendo una breve sinopsis de las disposiciones del despacho.

Por el artículo 1º, se crea una comisión llamada Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, presidida por un ciudadano argentino nombrado por el Poder Ejecutivo, con acuerdo del Senado, y compuesta de seis miembros más que son: el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, el administrador general de los Ferrocarriles del Estado, el director general de ferrocarriles de la Nación, el prefecto general de puertos y resguardos, un representante de las empresas de transportes ferroviarios y un representante de las empresas de transporte automotriz.

Basta enunciar la composición de esta comisión y referirse a la alta jerarquía de los funcionarios que la integran, y a la diversidad de intereses que representan, para comprender hasta qué punto ella encierra una garantía abso-

luta de contralor y de compensación de ideas y de la acertada eficacia y justicia de las resoluciones que adopte. Este artículo fué modificado en la Cámara de Diputados. El proyecto originario del Poder Ejecutivo atribuía estas funciones a la Dirección General de Ferrocarriles.

Por el artículo 2º se califica el servicio público de transporte interprovincial por caminos y se hace obligatoria la obtención del permiso correspondiente. Además se concede un plazo de cinco años para las concesiones existentes actualmente hechas por las provincias o municipalidades.

Por el artículo 3º se reserva a las provincias y municipalidades la reglamentación del transporte caminero intraprovincial.

Por el artículo 4º, que es uno de los más importantes, se concede a la comisión la facultad de coordinar todos los medios de transporte por tierra y por agua.

Se fijan las condiciones para acordar los permisos y el derecho de preferencias.

El artículo 5º exime de patentes nacionales a las empresas autorizadas, con excepción de los derechos aduaneros, al aceite y a la nafta y de las tasas para la conservación de los caminos.

El artículo 6º que es también uno de los más importantes, confiere a la comisión la facultad de fijar y coordinar las tarifas de todos los medios de transporte, con excepción de las ferroviarias, cuya rebaja puede solicitar, por intermedio del Poder Ejecutivo.

El artículo 7º hace obligatorio a todas las empresas el transporte de las cargas que se les ofrezcan, haciendo desaparecer así una de las desigualdades más irritantes de hoy, ya que esa obligación sólo rige en la situación actual, para los ferrocarriles.

El artículo 8º establece la obligación del depósito de garantía para las empresas de transporte caminero.

El proyecto originario del Poder Ejecutivo fijaba ese depósito en un 20 % del capital de las empresas y en la Cámara de Diputados se redujo a un 10 por ciento.

El artículo 9º reserva al Poder Ejecutivo, previo informe de la Comisión Nacional de Transportes, la facultad de reglamentar las condiciones en que deberá efectuarse el transporte de pasajeros y cargas, tributos y fiscalización a que estarán sometidas las empresas en sus relaciones con el público.

El artículo 10, es también uno de los más fundamentales, porque fija las obligaciones generales de todas las empresas, comprendidas en el régimen de esta ley. Entre esas obligacio-

nes, está la de recibir todas las cargas y pasajeros que se les ofrezcan, la de no conceder tratamientos preferenciales, la de hacer el servicio con los horarios y con los itinerarios oficialmente aprobados, la de no cobrar más tarifas que aquellas a que estén autorizadas, la de asegurar contra los riesgos propios del transporte las cargas y los pasajeros, la de proporcionar todos los informes que les fueran requeridos por los poderes públicos con relación al servicio que prestan y otras de menor importancia que la comisión no cree indispensable mencionar.

El artículo 11 mantiene la vigencia de las actuales leyes y estatutos del transporte en todo cuanto no resulte modificado por la presente ley.

El artículo 12 establece que la comisión, dentro de un plazo de dos años de sancionada esta ley, proyectará otra por intermedio del Poder Ejecutivo reglamentando las condiciones de trabajo, horarios, salarios, etcétera, de todo el personal de transportes.

Y, por fin, el artículo 13 establece que, dentro de los seis meses, la comisión proyectará su presupuesto y lo enviará al Congreso para su aprobación, por intermedio del Poder Ejecutivo.

El proyecto, como se ve, pone en manos de la comisión dos facultades que reputo esenciales y de cuyo uso discreto y eficaz depende en gran parte la eficacia de la ley.

La primera facultad se refiere a la concesión de los permisos y la segunda a la fijación y coordinación de las tarifas.

En todos los países en que el servicio de transportes reviste el carácter de servicio público, es obligatoria la obtención del permiso, licencia o concesión de esta naturaleza. Este principio es de legislación universal. No voy a reseñar las leyes extranjeras que así lo establecen; me remito al efecto al interesante cuadro sinóptico que el miembro informante de la mayoría de la comisión de la Cámara de Diputados hizo agregar como un anexo de su despacho. Ese cuadro es completo y se ha hecho con los datos extraídos del libro *El camino y el riel en 40 países*, de Wohl y Albitreccia.

Me he referido a la concesión, permiso o licencia, para detenerme un momento en lo que se llama «derecho de preferencia». Este derecho es admitido por la ley y la doctrina extranjeras en favor de los medios actuales de transportes que ofrezcan las mismas condiciones que las empresas o entidades que intenten implantar esos nuevos servicios o de ampliar los existentes.

En las conclusiones adoptadas por la Asocia-

ción Internacional del Congreso de Ferrocarriles reunido en Madrid en 1930, figuran las siguientes: «El régimen de la libre competencia admitido en algunos países, o la autorización de pura fórmula dada a las líneas regulares de automotores, sin tener en cuenta las comunicaciones existentes y sin una garantía suficiente de responsabilidad civil por parte de los acarreadores, no presenta ventaja alguna del punto de vista del interés público.

«La concesión o autorización de líneas regulares de automóviles, que hagan la competencia a los ferrocarriles y demás medios de comunicación existentes, sin ofrecer al público ventaja alguna en adición a las que aquéllos aseguran o pueden asegurar, debería estar proscripta. Con anterioridad a la concesión o autorización de toda línea regular de automóviles, las autoridades que tienen el derecho de acordarlas, deberían estar obligadas a consultar a ese respecto a las administraciones de los ferrocarriles de la región y tener en cuenta sus intereses.»

Sobre este mismo punto, el Consejo Nacional Económico de Francia, el año 1934, aceptó igual principio, en los siguientes términos: «El consejo estima que el mejor medio de realizar a este respecto una coordinación completa, consiste en reconocer a los concesionarios del ferrocarril — de interés general o local — un derecho de preferencia para obtener, a igualdad de ofertas, la autorización sea para explotar ellos mismos los servicios carreteros paralelos o de substitución, sea por lo menos para organizar bajo su responsabilidad dichos servicios, mediante convenios de acarreo celebrados con empresarios. Especialmente los ferrocarriles de interés local, habituados a una explotación adaptada a las necesidades de líneas poco extensas, parecen particularmente calificados para asegurar directamente los servicios de que se trata. Esta solución permitirá a las administraciones competentes asegurar en todo caso y en todo momento la explotación más económica y que mejor responda a las necesidades de la población. El poder público, si no prefiriera — posibilidad que siempre tiene como se ha dicho más arriba — emplear el régimen de la concesión, deberá, pues, antes de dar curso a las solicitudes de autorización de servicios de automóviles provenientes de otros empresarios, emplazar a los concesionarios del ferrocarril a prestar el nuevo servicio automóvil y sólo a falta de aceptación por parte de aquéllos podrá acordarse la autorización solicitada.»

El proyecto de ley de coordinación de transportes carretero y ferroviario presentado a las Cortes Españolas en el año 1932, establece la misma conclusión en la base 4ª, que dice así: «Las empresas concesionarias de servicios de transporte mecánico por carretera y las de ferrocarriles y tranvías existentes en la zona de tráfico, en la que se pretenda establecer la nueva línea, podrán oponerse a la declaración de utilidad de la misma, durante el período de información, alegando para ello motivos de interés público. Cuando así ocurra, la declaración referente a la utilidad de la línea, se hará discrecionalmente, por el ministro de Obras Públicas, siempre que en el informe del Consejo Provincial de Transportes Terrestres, llamado a emitir dictamen sobre la oposición, no haya unanimidad al apreciar la utilidad para el interés público de la concesión que se solicite. Sólo procederá la concesión de un nuevo servicio en los recorridos en donde existan otros regularmente concedidos, cuando estos últimos resulten notoriamente insuficientes para atender las necesidades del tráfico normal; y, en tal caso, se otorgará a los concesionarios existentes un plazo máximo de seis meses para que amplíen sus medios de transporte en forma que compensen la insuficiencia acusada.»

Entre nosotros se han expresado muchas opiniones autorizadas coincidentes con las que acabo de citar; entre ellas extraigo la que se ha expuesto en un editorial de «La Prensa» del 21 de septiembre de 1933, cuya parte pertinente dice así: «Debe considerarse bien inspirada la disposición del anteproyecto, según la cual el Poder Ejecutivo, al estudiar los pedidos de concesión para servicios de transporte de pasajeros, encomiendas y cargas, deberá considerar las necesidades y conveniencias públicas de transporte en la zona del nuevo servicio y las posibilidades de ser satisfechas por los acarreadores establecidos, por los medios disponibles o las mejoras que puedan introducir en los mismos. Deberá, también, considerar la necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transporte existentes en la zona, procurando evitar la superposición de sistemas en cuanto dañe la economía general. Así entendemos que debe resolverse la cuestión, y ese era nuestro pensamiento cuando expusimos el peligro de crear sistemas competidores sin consideración al daño que pueden causar a la economía general, la ruina o las dificultades que derivarían para los sistemas ya existentes, que por su especial estructura

económica y por lo mucho que les debe el progreso del país, merecen la consideración de los poderes públicos.» Se extiende, después, en otras consideraciones sobre el mismo tema cuya lectura hago gracia al Senado.

Entre nosotros, y por el despacho en debate, el ejercicio del derecho de preferencia está claramente condicionado a la observancia de determinados requisitos y exigencias, tales como la conveniencia pública de la zona, las mejoras que pueden introducir los servicios actuales en cuanto a velocidad, horario, rebaja de tarifas, agregación de servicios nuevos, supresión de inconvenientes y la coordinación de todos los medios de transporte de la zona y a los demás factores económicos que deben contemplarse. prefiriéndose, en primer término, a las empresas o entidades que ofrezcan realizar el servicio en mejores condiciones de continuidad, precio y rapidez.

No puede concebirse, francamente, la enunciación de condiciones y de requisitos más clara y más directamente vinculados al interés público para el ejercicio del posible derecho de preferencia.

Debo examinar ahora una cuestión que se ha discutido mucho, aunque no en el recinto parlamentario. Me refiero a la conveniencia de incluir en esta ley los transportes por agua.

El señor ministro de Marina, contestando la encuesta de la comisión, ha expresado su opinión adversa a esa inclusión.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — ¿Me permite una interrupción el señor senador, para una breve rectificación?

Sr. Landaburu. — Con mucho gusto.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — ¿Me trata, precisamente, de una opinión oficial del señor ministro de Marina, sino de una comisión designada por el ministro para estudiar las condiciones en que se desenvuelve actualmente la navegación.

Sr. Landaburu. — De todos modos tengo que ratificar lo que había afirmado, en cuanto a que la opinión expresada por el señor ministro de Marina, contestando esa encuesta, es adversa a la inclusión en esta ley de los transportes por agua. El señor ministro hace suyos además y se remite a los términos del informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante.

Por su parte, el señor ministro de Obras Públicas ha expresado en el seno de la comisión y posiblemente lo hará en el recinto del Senado, su opinión plenamente favorable a la inclusión de los transportes por agua, por

más que esto no figure en el proyecto original del Poder Ejecutivo.

Debo reiterar nuevamente que el principio de la coordinación de todos los medios de transporte, inclusive los de la navegación, ya está incorporado a la legislación argentina desde hace mucho tiempo por el artículo 3º de la ley de vialidad y por el artículo 12 de la ley número 10.606, sobre navegación y comercio de cabotaje.

En lo que respecta a la legislación extranjera, hemos visto también que ese principio se ha incorporado a la legislación francesa y americana y que tiende a abrirse camino en las demás. Así, por ejemplo, la ley inglesa de tráfico caminero y ferroviario de 1933, contiene en sus artículos 37, 38 y 39 varias disposiciones relativas a los transportes por agua y a la prohibición de establecer tarifas diferenciales para perjudicar determinado puerto, dique o zona de navegación costera.

El informe de la Junta Honoraria instituida por el Poder Ejecutivo en 1934, es también favorable a la inclusión de los transportes por agua. Lo sostiene expresamente en la recomendación número 15 y dedica a esta materia todo el capítulo IV, que no leeré por su gran extensión.

Debo recordar también que en los proyectos presentados a la Cámara de Diputados por los señores Inda, primero, y Zarazaga, después, se incluyen expresamente los transportes por agua, si bien como materia de un estudio especial y amplio que debía realizar la comisión que ellos proyectaban; pero si se leen atentamente algunos pasajes de la exposición de motivos del diputado Inda, se comprende fácilmente que aceptaba también, de un modo categórico, la inclusión en la ley de los transportes por agua.

Dice así el señor diputado Inda en el pasaje correspondiente de los fundamentos de su proyecto: «El Poder Ejecutivo, que también estima de necesaria urgencia esta legislación, ha enviado un proyecto de coordinación de transportes a la Honorable Cámara, que se encuentra actualmente a estudio de la comisión respectiva. Este proyecto sólo contempla los aspectos que se refieren a la coordinación de los transportes ferroviarios y carreteros. Pero hay otra rama de las actividades del transporte que es indispensable tener en cuenta: los transportes marítimos y fluviales por nuestras extensas costas del océano Atlántico y los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay.

«La competencia, muchas veces desleal, no

asoma solamente en aquellas dos actividades del transporte, sino también y quizá más crudamente por ahora, entre los transportes ferroviarios con los marítimos y fluviales. No es el caso de citar hechos en estos fundamentos, lo que podría hacerse, sino de tratar de corregirlos para que ellos, regidos por una legislación previsor, contemplen todos los intereses y en primer lugar los del público».

El informe de la Comisión Organizadora de la Marina Mercante, que ha servido, principalmente, de base a los argumentos que se han esgrimido en contra de la inclusión de los transportes por agua en esta ley, invoca un doble género de argumentaciones, una de carácter constitucional y otra de índole puramente económica.

Dice, en síntesis, ese informe, haciendo de esto una objeción constitucional al proyecto, que es contrario al inciso 9º del artículo 67 de nuestra Carta Fundamental, que reserva al Congreso la facultad exclusiva de reglamentar el comercio marítimo y fluvial en todo el territorio de la República. El informe parte de una base evidentemente equivocada, toda vez que el despacho en debate no contiene ninguna disposición por la cual la reglamentación de los transportes por agua entre dos o más puntos situados dentro de la jurisdicción territorial de una provincia, queden reservados a los gobiernos de las mismas.

Si se lee con detención el despacho, se observará que tanto el artículo 2º, que se refiere a los permisos, como el artículo 3º, que alude a la facultad de las provincias y municipalidades para reglamentar los transportes intraprovinciales, hablan expresamente de «transporte automotor por caminos», o aluden a los puntos terminales, situados dentro de su territorio, cualesquiera que sean «los caminos que utilicen», sin comprender en ningún caso los transportes por agua. De manera que la objeción de orden constitucional falla por su base.

El argumento de carácter económico que oponen a esa inclusión, que ha hecho suyo el Centro de Cabotaje Menor y también un editorial del diario «La Prensa» del 21 de diciembre de 1935, está condensado en este párrafo que voy a leer para que los señores senadores tengan una impresión directa de esa oposición:

«Frente a esas condiciones superiores —dice, refiriéndose a las que tienen los otros medios de transporte—, la acción de la marina mercante de cabotaje se desenvuelve en condiciones limitadísimas que están fijadas por la misma vía de comunicación concedida por la

Naturaleza. Su zona de influencia no alcanza más que a pocos kilómetros, no más de 100, de las márgenes de los ríos o de los puertos marítimos; para el resto de su tráfico debe depender de los ferrocarriles, que son los únicos que pueden internarse en el país. La calidad de sus servicios es inferior en muchas condiciones, velocidad, comodidad, horarios, etcétera, a los servicios ferroviarios, por causas técnicas a veces y naturales otras. No es posible, por lo tanto, coordinar sistemas tan dispares entre los que solamente puede haber relativa lucha o competencia en zonas determinadas y donde la única ventaja para aquel que se encuentra en peores condiciones, con respecto a la eficiencia del servicio de transportes, es la baratura del mismo. No es justo que, siendo el transporte marítimo y fluvial más económico a pesar de las enormes trabas que sufre desde el punto de vista fiscal (y de las que el ferrocarril está exento), se le subordine a un medio de transporte terrestre cuya zona de influencia puede ser ampliada en dirección extraña y distinta a la que sirve la navegación.»

La mayoría de la comisión cree, señor presidente, que la inmutabilidad de las rutas de la navegación y los demás hechos que se señalan para oponerse a su inclusión en la ley, no tienen el alcance que se les pretende dar. Es posible que, tratándose de recorridos cortos e intermedios, pueda invocarse con razón el argumento que se funda en que la zona de influencia de la navegación fluvial es limitada a los 100 kilómetros de la ribera, pero esa situación no se produce en los largos transportes cuyos puntos terminales están próximos, aun cuando el recorrido en sus partes intermedias sea superior a los 100 kilómetros que se le fija como límite.

Por otra parte, no se trata aquí de identificar o de nivelar todos los medios de transporte, prescindiendo de sus diferencias y de sus características naturales. Eso no es coordinar, eso es anular.

La coordinación de los transportes por agua debe sancionarse, precisamente, en defensa de la navegación. Ya hemos visto, al referirnos someramente al artículo 4º del despacho, que el derecho de preferencia está supeditado a la observancia de determinados requisitos por parte de las empresas que se dispongan a realizar servicios nuevos o extender los existentes. Entre esos motivos de preferencia está no sólo el que se refiere a la rapidez del transporte, sino el que se refiere a la baratura del mismo, de tal modo que es perfectamente posi-

Enero 4 de 1937

ble concebir que la Comisión de Transportes, al lado de los transportes por ferrocarril o por camino a que quieran acogerse las mercaderías que pueden sufrir fletes altos y que requieren transporte rápido, mantendrá los transportes por agua, que son más lentos pero mucho más baratos para aquellas mercaderías o personas que prefieran este medio al otro. Ese es el sentido del despacho y no otro.

De manera que el peligro o la amenaza que se cree ver en esta ley para la marina mercante, no existe ni mucho menos. La ley quedaría trunca, se habría detenido en la mitad de su camino si no alcanzara la amplitud que se le quiere dar incluyendo a los transportes por agua al lado de los transportes ferroviarios y camineros.

Dije antes que una de las facultades más preciosas que este despacho acordaba a la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, es la que se refería a la fijación y coordinación de las tarifas de todos los medios con que esos transportes se cumplen, con excepción de los ferrocarriles, cuya rebaja podría solicitar por intermedio del Poder Ejecutivo.

El señor ministro de Obras Públicas podrá, si lo desea, ampliar la referencia a su opinión, emitida en la nota en que contestó un cuestionario de la comisión del Senado, conteniendo una pregunta expresa sobre este punto. Cree el señor ministro que la fijación de las tarifas ferroviarias no podría dejarse en manos de la Comisión de Transportes; que debía mantenerse en manos del Poder Ejecutivo, porque son de carácter especializado y han de ser controladas también por un personal especializado. Agregaba que dejarlas en manos de la comisión sería, en cierto modo, supeditar lo accesorio a lo principal, puesto que ese tráfico representa el 95 % del volumen general del tráfico en nuestro país y son tarifas de una importancia tal que afectan la economía de la Nación, por lo cual no puede desentenderse de ellas el Poder Ejecutivo.

A esas razones creo que podría agregarse que las tarifas ferroviarias, en cuanto son un medio para asegurar a las empresas el interés reconocido a su capital, son parte de la ley-contrato o de concesión, y resultaría muy discutible que el Poder Ejecutivo pudiese delegar en otro la facultad de hacer el contralor de las mismas.

Este asunto relativo a las tarifas ferroviarias es uno de los más arduos, técnica y financieramente considerado. Yo no lo voy a abordar, por cierto, pero quiero decir dos palabras sobre uno de los aspectos que destaca, también,

otra forma de la competencia ferroviaria-caminera, y que entra plenamente en las consideraciones generales que estoy haciendo.

Es bien sabido que los ferrocarriles tienen establecidas las tarifas llamadas «kilométricas», que se fijan en relación directa a la extensión de los recorridos y que difieren de las tarifas llamadas «parabólicas», que son aquellas que van disminuyendo a medida que el recorrido aumenta, y que se fundan en la necesidad de no absorber totalmente el precio o el valor de determinados efectos o productos.

Los representantes ferroviarios se quejan de que la competencia caminera les ha producido lo que ellos llaman «la descremación del tráfico» o «descremación de las tarifas», es decir, la captación de las tarifas que corresponden a mercaderías caras y livianas, con recorridos cortos o intermedios, dejándoles los recorridos largos y de mercaderías baratas y pesadas. Y ellos desprenden la conclusión de que si la situación se mantiene, los ferrocarriles no podrán conservar las tarifas parabólicas, que son las que corresponden por regla general a los productos de nuestra agricultura y ganadería, porque no tendrían, por esta competencia caminera, el modo de resarcirse, en los tráficos cortos o intermedios, de las pérdidas que las tarifas a larga distancia suponen para ellos.

No es fácil, señor presidente, hacer con exactitud comparaciones tarifarias. Además de lo que los números dicen por sí mismos, hay que tener en cuenta muchos factores. Prescindiendo de la extensión de los recorridos y del monto de las tarifas, hay que tener en cuenta la situación económica de los respectivos países, el grado de competencia de los transportes, el valor de la moneda, y una serie de factores o circunstancias capaces de influir más o menos decididamente en el monto real de esas tarifas.

Para que el Honorable Senado tenga una idea aproximada de lo que son las tarifas de cargas y pasajeros de la República Argentina, tema del que tanto se ha hablado, muchas veces con evidente error y desconocimiento de la materia, extraigo una síntesis del interesante trabajo realizado por la Unión Internacional de Caminos de Hierro, publicado en el número 26 del Boletín de Obras Públicas, que todos los señores senadores habrán recibido.

Ese trabajo contiene la comparación de las tarifas de 16 países: Argentina, Alemania, Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Holanda, Italia, Noruega, Polonia, Suecia y Suiza.

De ese estudio resulta que el costo medio

por pasajero-kilómetro — es la unidad de medida que se toma — en las empresas particulares argentinas, en 1934, fué de 0,025 de peso; siendo inferior al de los otros países que figuran en el cuadro, con excepción de España y Bélgica. El promedio de todos esos países es de 0,036 de peso, o sea un 44 % superior al nuestro.

La tarifa media de carga por tonelada-kilómetro fué en la República Argentina, ese año, de 0,032 de peso, superior sólo a Polonia, Canadá y Estados Unidos. El promedio general de los 16 países comparados es de 0,043 de peso, o sea un 34 % superior al nuestro.

La Junta Honoraria de 1934, que estudió a fondo la situación de los ferrocarriles de capital privado, destina también un capítulo especial a las tarifas. No voy a leerlo porque sería prolongar inútilmente esta exposición.

Debo también referirme a los trabajos realizados por la Comisión Especial de Asuntos Ferroviarios que funcionó en la Cámara de Diputados de 1926 a 1929, que no llegó a producir despacho ni a establecer conclusiones definitivas, pero que acumuló un importante material de información constituido por declaraciones de los representantes ferroviarios, hombres notables por su autoridad en esta materia, comerciantes, industriales, etcétera.

Uno de los temas que trató principalmente de ilustrar esa comisión especial fué el que se refería a la tarifa ferroviaria y cuenta capital de las empresas.

En esa Cámara, en 1908, otra Comisión Especial de Tarifas Ferroviarias llegó a formular un interesante despacho que por desgracia no se convirtió en ley.

Las tarifas ferroviarias, señor presidente, han de estudiarse no sólo en cuanto se refieren a la necesidad de coordinarlas con los de otros medios de transporte, sino también en su función de dar a las empresas argentinas el interés reconocido por la ley a su capital.

Yo me veo obligado a hacer algunas consideraciones sobre este tema, porque ha sido traído anticipadamente al debate y porque no quiero dejar en blanco este capítulo de mi informe.

Ya se sabe que el artículo 9º de la ley Mitre autoriza la intervención del Poder Ejecutivo en las tarifas «cuando el promedio de producto bruto de la línea en 3 años seguidos exceda del 17 % del capital en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo, y siempre que los gastos no excedan del 60 % de las entradas».

El artículo 16 reserva a la Nación «el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas, por el monto del capital reconocido, aumentado en un 20 %».

Como se ve, ambos preceptos de la ley Mitre, el que se refiere a las tarifas y el que se refiere a la expropiación de las líneas, discrepan visiblemente en su redacción. El primero habla de capital reconocido «en acciones y obligaciones», y el segundo, simplemente de capital «reconocido».

Esta discrepancia entraña la grave cuestión que se ha mantenido insoluble entre nosotros después de la sanción de esta ley y que permanece todavía en pie constituyendo lo que un autor llama un verdadero nudo gordiano, que sería necesario cortar alguna vez.

El Poder Ejecutivo, en términos generales, sostiene que el capital debe fijarse sobre la base de «las inversiones» reales de las empresas, mientras que éstas, por regla general, sostienen que debe estarse al monto nominal de sus «acciones u obligaciones». El margen de diferencia entre uno y otro concepto está señalado de un modo también general por la diferencia entre el valor nominal de acciones y obligaciones, y el tipo de colocación de las mismas.

Prescindiendo de este concepto general hay otros motivos de diferencia.

Al discutirse la ley Mitre, en la sesión de la Cámara de Diputados de 11 de septiembre de 1907, se sancionó sin observación el artículo 9º, pero al discutirse en la sesión del día 13 el artículo 16, los diputados Seguí y Méndez Casariego tocaron directamente la cuestión arguyendo que sólo debía reconocerse a las empresas el capital que correspondiera a las inversiones reales.

No voy a referir todas las incidencias del debate. Básteme recordar que tanto el miembro informante, diputado Carlés, como el autor del proyecto, diputado Mitre, estuvieron substancialmente de acuerdo con las observaciones formuladas, pero que debido a la confusión que se produjo entre el concepto de «acciones», como forma de representar el capital de las empresas y como monto de capital de las empresas, el debate no llegó a una solución que reflejara concierto o acuerdo de opiniones. La comisión mantuvo su despacho sobre el artículo 16 y fué derrotada en la votación, substituyéndose por el actual.

En el Senado, en la sesión del 30 de septiembre de ese año, el senador Virasoro hizo notar la diferencia de redacción de ambos ar-

títulos y propuso que se uniformara el texto, que se hablara únicamente de capital reconocido. Su propósito no fué logrado, no porque se opusieran a esa opinión razones de fondo, sino por motivos meramente circunstanciales.

El señor ministro de Obras Públicas, presente en el recinto, dijo que bastaba que la ley hablara de «capital reconocido» para alejar todo temor o posibilidad de inflación, aumento o agüamiento de capital.

Se hizo valer también la circunstancia de que si se efectuaba alguna reforma en la ley, era difícil que la sancionara la Cámara de Diputados, por ser el último día del período.

Ambos preceptos que he dado, quedaron como habían venido al Senado, y así se mantiene hasta hoy la cuestión.

El decreto reglamentario de la ley Mitre, del 30 de abril de 1908, ha procurado aclarar el sentido de la misma, sin lograrlo sino a medias.

El artículo 4º de ese decreto dice: «No se admitirá como parte del capital en acciones y obligaciones, sino las emitidas para obtener un capital efectivo para la adquisición de bienes, obras o líneas pertenecientes a otras empresas, debiendo ser excluidas de ese rubro las partidas no autorizadas por el Poder Ejecutivo correspondientes a la explotación, y las emisiones que no respondan a valores reales».

El artículo 13 del decreto ratifica el artículo 9º de la ley, estableciendo que el Poder Ejecutivo intervendrá en las tarifas cuando el producto líquido anual llegue al 6,8 % del capital reconocido.

La discrepancia sobre el modo de entender

y aplicar la ley Mitre ha motivado la diferencia sobre la cuenta «Capital» de los ferrocarriles privados argentinos. Los conceptos que motivan la discrepancia entre la Dirección de Ferrocarriles y las empresas son diversos, algunos de ellos son extensivos a todas las empresas y otros se refieren a algunas en particular. Motiva esa diferencia la diversa inteligencia y aplicación de la ley, en los siguientes casos: 1º, gastos sobre emisión de capitales; 2º, quebrantos en la emisión de capitales; 3º, intereses sobre capitales; 4º, transferencias de concesiones; 5º, conversiones; 6º, diferencia entre obras ejecutadas y certificados otorgados; 7º, gastos en el extranjero; 8º estudios preliminares, y 9º, obras no imputables a capital.

La cuenta «Capital» de algún ferrocarril, como el Central Córdoba, comprende discrepancias por todos esos conceptos; otras empresas sólo las tienen por algunos de ellos.

Tengo sobre mi banca un interesante estudio hecho por la Dirección General de Ferrocarriles, donde se expresan las diferencias numéricas por cuenta «Capital» de las empresas en varios años, que sirven de base y de referencia a ese estudio.

Al pie de ese cuadro sinóptico, la Dirección de Ferrocarriles ha expresado, a mi pedido, con toda claridad y amplitud, los fundamentos que tiene para sostener en cada caso sus respectivos puntos de vista, estudio inteligente y amplio que hace honor al funcionario que hoy ejerce ese alto cargo por el celo y la dedicación que presta a la defensa de los intereses generales que le están confiados.

De ese cuadro de la Dirección General de Ferrocarriles resulta:

	Capital pretendido	Capital reconocido	Diferencia
	\$ o/s.	\$ o/s.	\$ o/s.
Año 1912	1.058.349.856,96	951.753.352,48	106.596.504,48
„ 1920	1.269.497.062,35	1.096.385.634,19	173.111.428,16
„ 1928	1.479.296.840,97	1.259.268.475,51	220.028.375,46
„ 1934	1.657.964.963,78	1.408.678.659,85	249.286.303,93

No quiero seguir leyendo más cifras porque sería fatigar la atención de los señores senadores, por lo que solicito autorización para que se inserte en el Diario de Sesiones, a esta altura de mi exposición, la parte pertinente, donde es-

tán expresadas las diferencia de la cuenta «Capital» al 30 de junio de 1934, empresa por empresa.

—Es la siguiente:

LEY NUM. 5.315

CAPITAL INVERTIDO SEGUN LAS EMPRESAS
Y CAPITAL RECONOCIDO POR LA DIRECCION
GENERAL DE FERROCARRILES.

En pesos oro sellado, al 30 de junio de 1934

Empresa	Dirección	Diferencia
384.210.928,82	346.488.955,92	37.721.972,90
399.634.332,99	326.152.726,50	73.481.606,49
153.116.742,60	136.633.288,27	16.483.454,33
163.253.668,15	148.824.707,22	14.428.960,93
112.331.095,95	78.977.529,20	33.353.566,75
84.105.674,82	77.938.178,82	6.167.496,00
5.805.280,02	5.790.083,04	15.196,98
49.888.351,87	42.242.631,44	7.645.720,43
40.364.357,77	36.860.134,87	3.504.222,90
46.614.596,88	38.935.367,09	7.679.229,79
4.185.119,27	4.086.144,95	98.974,32
13.665.929,45	8.588.460,07	5.077.469,38
488.332,78	488.332,78	—
50.667.027,93	39.387.207,44	11.279.820,49
69.200.633,72	60.312.302,23	8.888.331,49
34.532.064,14	26.042.135,39	8.489.928,75
19.911.209,81	12.755.145,49	7.156.064,32
25.989.616,81	18.175.329,13	7.814.287,68
1.657.964.963,78	1.408.678.659,85	249.286.303,93

El total observado representa 15 % sobre el capital propuesto por las empresas.

Como verán los señores senadores, el último año comparado, 1934, señalaba, para esa diferencia por cuenta capital: 249.286.303,93 oro, o sea el 15 % del total del capital propuesto por las empresas. En 1912 esa diferencia era de sólo el 10 %; el año 1920 llegaba a 13,70 %. Como se ve, la diferencia crece en una proporción todavía mayor a la que representa el crecimiento general de la cuenta. Tengo entendido — y lo diré para que los señores senadores no se alarmen — que las diferencias por este mismo concepto de los ferrocarriles americanos oscilan alrededor del 30 % del capital pretendido por las empresas de ese país.

Recordaré, por último, para terminar este capítulo, que la segunda parte del artículo 15. del decreto reglamentario de la ley Mitre, que sometía a arbitraje las cuestiones procedentes de diferencias por concepto de cuenta capital, ha sido derogado, muy acertadamente, por el actual Poder Ejecutivo, en decreto de fecha octubre 22 del año próximo pasado, que fué precedido de un interesante dictamen del procurador general del tesoro, doctor Rojas.

¿Cuál es, mientras tanto, la relación entre el capital de las empresas y el interés líquido

que ese capital ha devengado, hasta la fecha? Según las manifestaciones hechas por el presidente del directorio londinense del Ferrocarril Central Argentino, *mister* Walter K. Whingham, el promedio de rendimiento, desde 1908 hasta la fecha, es de 3,77 % del capital.

Según las manifestaciones expresadas en «La Nación», del 18 de noviembre último, por el presidente del directorio local del Ferrocarril Pacífico, doctor O'Farrell, que acababa de regresar de Europa, el interés líquido redituado por los capitales de las empresas inglesas en el país era de 1,70 % en el último ejercicio, de tal manera que sólo se podía pagar los debentures y acciones privilegiadas de primera categoría, no así las otras, y mucho menos las ordinarias.

Además de estas opiniones de los dirigentes ferroviarios quiero dar, por si ofrecieran alguna duda, la que expresó la Junta Honoraria encargada por el Poder Ejecutivo de estudiar la situación de los ferrocarriles. No la leeré, pero diré que en la página 20 de su informe dice que el interés de las empresas ferroviarias argentinas de capital privado, devengado en el último ejercicio, no alcanzaba a la tercera parte del interés que el Estado paga a los tenedores de títulos de sus empréstitos. En ese entonces los títulos argentinos eran casi todos del 6 %...

Sr. Ministro de Obras Públicas. — El interés de esos capitales llegaba al 1,67 %, si mal no recuerdo.

Sr. Landaburu. — Iba a decir, precisamente, que no llegaba al 2 %.

Estas referencias al grave asunto de la cuenta capital de las empresas ferroviarias privadas, me trae, señor presidente, como de la mano, al tema tan trillado entre nosotros del capitalismo extranjero, sobre el cual deseo hacer algunas breves consideraciones para dar término a este ya largo informe.

Cuando hablo de capital extranjero no me refiero exclusivamente, como podrá comprenderse, al capital inglés y al francés, representados principalmente en estas construcciones ferroviarias; me refiero también al capital americano que respalda, en gran parte, nuestra industria automotriz; al capital alemán y al austriaco, que tienen inversiones considerables en nuestra marina mercante, y a todo el capital extranjero invertido en medios de transporte.

El capital extranjero, sobre todo aquel que luego de ingresar a la República se inmoviliza al suelo y aumenta el acervo de la riqueza pública, merece la consideración y el estímulo del Estado. Y aun admitiendo, como admito, que

haya pasado la época en que los capitales ferroviarios debieran merecer protección y garantías extraordinarias, siempre se les debe el mismo tratamiento que corresponde a los capitales argentinos, no como un favor, sino como una mera aplicación de los preceptos igualitarios de nuestra Carta Fundamental, que deben aplicarse siempre como un principio y solución suprema.

Somos un país de inmigración de hombres y de capitales. En buena hora que se imponga a las empresas formadas por capitales extranjeros, sobre todo a aquellas que explotan servicios públicos, el freno de todas las limitaciones legales correspondientes; que se las someta al contralor financiero y técnico del Estado; que se les exija la implantación de las mejoras y de los adelantos impuestos por el progreso de la técnica moderna.

Pero cometeríamos un grave error y equivocáramos evidentemente nuestro destino, si fomentáramos otra suerte de prevenciones o de recelos que sólo se funden en su condición de extranjeros, pues ello podría formar y sedimentar en el país un sentimiento de xenofobia que sería muchas veces injusto y muchas veces pueril.

Con respecto a las empresas extranjeras que explotan servicios públicos, la mayoría de la comisión — y estoy autorizado a declararlo en su nombre, contestando así a una objeción que este despacho ha merecido en su seno — estaría dispuesta a auspiciar y votar cualquier iniciativa o ley que exija a esas empresas que se organicen de acuerdo con las leyes argentinas, para que sean consideradas para todos los efectos como sociedades o entidades nacionales. Pero ésa ha de ser materia de una ley general y orgánica, como que no sólo comprende a las empresas de transportes nacionales, sino a las de transportes urbanos, a las de electricidad, a las de teléfonos y a todas las que exploten o puedan explotar en el país servicios públicos actuales o futuros.

Yo deseo hacer, por la oportunidad que tiene y por la autoridad que inviste, una cita sobre este tema del capitalismo extranjero, sobre todo, cuando se lo refiere a los ferrocarriles y cuando se habla del rol que ellos han jugado en el pasado, del que están sirviendo en el presente y del que pueden tener en el futuro.

El ilustre presidente americano Franklin D. Roosevelt, que acaba de honrarnos con su visita, ha hecho en el capítulo que dedica a los ferrocarriles, en su interesante libro *Mirando adelante*, consideraciones que tienen una aplicación directa en su país, pero que es posible

extender y aplicar a todos los países del mundo en que se debaten estos problemas, y en que los ferrocarriles de capital privado han jugado un rol semejante al que han tenido entre nosotros.

Dice *mister* Roosevelt: «El desarrollo de los servicios públicos implica, especialmente en la etapa actual de nuestra vida económica, el desarrollo de la Nación. En la colonización del Oeste, por ejemplo, ese gran servicio público — el ferrocarril — fué el factor dominante.

«Durante 90 años los ferrocarriles fueron el medio de juntarnos a todos en una unidad nacional.

«En ese desarrollo hemos visto un gran heroísmo, una gran fe y, desgraciadamente, una gran injusticia. Cuando los ferrocarriles tendieron sus vías a través de las llanuras del Oeste se consideró eso como un milagro que desafiaba la imaginación del pueblo. Más tarde, vino una época en que los ferrocarriles, dirigidos por hombres que, desgraciadamente, no reconocían el interés público como meta, fueron mirados por aquel mismo pueblo como un pulpo que aplastaba sus vidas y les chupaba la substancia.

«Pero esa época pasó. El ferrocarril se ha transformado en un servidor del pueblo, reclamado ampliamente por el pueblo mismo. Es esta nueva relación del ferrocarril que debe guiarnos cuando consideramos sus problemas. El ferrocarril, que fué primero un milagro, después una amenaza, ha llegado a ser ahora una parte de nuestra vida económica nacional. Nos preocupa ahora su conservación.

«El problema de los ferrocarriles es el problema de todos y cada uno de nosotros. Ninguna actividad económica entra tanto en la vida de cada individuo como esos grandes portadores. Es conveniente detenerse un instante para examinar la magnitud de ese interés.»

Después se refiere especialmente a la situación del capitalismo ferroviario americano, y agrega, un poco más adelante, en punto a la suerte que está deparada en el futuro a este medio universal de transporte: «No comparto la opinión que se ha lanzado a rodar recientemente, según la cual, los ferrocarriles sirvieron su propósito y están a punto de desaparecer. Observadores capacitados de la industria del transporte americano no apoyan ese punto de vista, como lo hace notar el profesor Rypley, de la Universidad de Harvard.

«Si intentarais transportar toda la carga ferroviaria por camiones, tendríais que tener una flota de aquellos vehículos que formarían una

sólida línea que abarcaría el trayecto que hay de Nueva York a San Francisco; o, para decirlo en otra forma, tendríais que tener un camión de 10 toneladas, moviéndose cada 30 segundos sobre cada milla de buen camino de los Estados Unidos.

«Permitidme decirlo todavía de otra manera. En un año normal, nuestros ferrocarriles deben transportar más de 30.000.000 de personas, a 1.000 millas de distancia, y 440.000.000 de toneladas de carga, también a 1.000 millas. Ningún otro mecanismo es apto para transportar esa carga».

«No hay peligro que los ferrocarriles desaparezcan. Tienen un amplio sitio económico que ocupar en el esquema de las cosas y por mucho tiempo aun».

Continúa haciendo una serie de reflexiones muy interesantes sobre el tema, que no leeré para no fatigar la atención del Senado, limitándome solamente a reproducir este otro párrafo, donde se refiere especialmente al tema de la coordinación del transporte:

«Pero es necesario que cada ferrocarril tenga un reconocido campo de operaciones y un rol a jugar dentro del plan nacional de transportes. Es necesario que cada servicio de riel encaje y se coordine con los otros ferrocarriles y las otras formas de transporte. Conviene hacer notar que nuestro servicio postal emplea toda variedad de transportes: ferrocarriles, automóviles, barcos y aeroplanos, pero controla muy pocos de esos vehículos.»

En seguida habla con amplitud de las medidas y soluciones que a su juicio correspondería adoptar en su país, para conjurar la situación de los ferrocarriles y consolidar en el futuro el concepto de necesidad que acabo de exponer.

No tengo necesidad de exaltar la importancia de la opinión de Mr. Roosevelt, sobre todo si recordamos que es uno de los más destacados miembros del Partido Demócrata, que se ha caracterizado siempre por su oposición a todas las formas nocivas o peligrosas del capitalismo.

Es indudable, señor presidente, que el capitalismo suele tener sus excesos, pero cuando ellos se producen, sea de palabra o de hecho, no ha faltado nunca la acción de los poderes públicos, y, en todo caso, la voz de alerta de la prensa para llamarlos a la línea de disciplina y de acatamiento a las leyes de la Nación. Hace poco tiempo, precisamente con motivo de algunas manifestaciones inoportunas e imprudentes vertidas en la Cámara de los Comunes a propósito de determinada actitud del gobierno argentino, favorable a la construcción de

una línea del Estado en la que se quería ver el rival de otra de capital privado, el gran diario argentino «La Nación» recogió esas manifestaciones y les dió digna respuesta en el editorial del 4 de marzo último, que no leeré para no prolongar mucho esta exposición, pero que deseo siquiera mencionar para salvarlo del olvido.

Y la cita de ese diario argentino, así como la que antes he hecho de otro igualmente importante, difundido e ilustrado, «La Prensa», obliga la mención de todos. Habría incurrido por cierto, en una omisión injustificable, señor presidente, si no me hubiese referido, para apreciarla como merece, a la colaboración importantísima prestada por la prensa del país en la discusión pública de este asunto. Esa prensa ha examinado el asunto en todo momento, desde 1932 hasta la fecha, y ha dado su opinión, sobre todos o sobre algunos de los aspectos más importantes de la cuestión, arrojando amplia luz y permitiéndonos ahora resolverla con un completo conocimiento de la materia.

Y yo no extraería de esta referencia a la prensa, las consecuencias que debo obtener si no afirmara, como afirmo, que la gran mayoría de sus órganos más representativos se han expresado en favor de la coordinación nacional de los transportes y de la urgente sanción de una ley que la resuelva: «La Prensa» (con la salvedad de lo que se refiere a los transportes por agua), «La Nación», «La Razón», «El Mundo», «La Fronda», «Libertad», «Bandera Argentina», «La Argentina», «El Pueblo», «Tribuna Libre», «Ultima Hora», «Ahora», «Crisol», «Giornale d'Italia», «Cronista Comercial», «El Cronista Argentino», «La Administración Nacional», «Finanzas», «Tribuna Democrática», «Correo de Galicia» y otros de la Capital Federal; «El Argentino», «El Demócrata», «La Capital», «El Tribuno», «La Nueva Provincia», «El Orden», «La Opinión» y otros de la provincia de Buenos Aires; «La Capital», «El Orden», «El Litoral», «Tribuna», «La Acción», «Crónica» y otros de la provincia de Santa Fe; «Los Principios», «La Opinión», «El País», «Córdoba», «Comercio y Tribunales» y otros de la provincia de Córdoba; «Los Andes» de la provincia de Mendoza; «La Unión» y «El Liberal» de Santiago del Estero; «La Provincia» de Salta, etcétera.

—Ocupa la Presidencia el vicepresidente provisorio del Senado, ingeniero Carlos R. Porto.

Enero 4 de 1937

CAMARA DE SENADORES

58ª Reunión. 5ª Sesión Extraordinaria

Señor presidente: debo dar ya término a este informe después de haber ocupado la atención del Senado por más tiempo del que me proponía por lo cual reitero mis excusas a los distinguidos colegas.

Me he referido a los antecedentes del proyecto en debate y al trámite que él ha tenido en la Cámara de Diputados; he hecho una rápida sinopsis de sus disposiciones, y he examinado aquellas que, a mi juicio, revisten mayor importancia; he recogido, también, para contestarlas, por anticipado, las objeciones más fundamentales que se le han dirigido dentro y fuera del recinto parlamentario; he realizado una ligera incursión por el campo de la legislación y de la doctrina extranjeras sobre esta materia; y me he referido lealmente a las fuerzas, opiniones e intereses que la propugnan o que la contrarían.

La comisión está lejos de creer que esta ley sea una panacea que resuelva de golpe todas las dificultades y problemas anexos al incremento del tráfico, a la transformación de sus medios y a la competencia caótica y desordenada que hoy impera. Pero cree sincera y lealmente, que si la ley se cumple con el recto criterio que inspira su sanción, ha de dar frutos benéficos para el porvenir de sus transportes y para los intereses generales de la República.

He terminado.

Sr. Palacios. — Pido la palabra.

3

MOCION

Sr. Eguiguren. — Solicito la palabra para cuando termine el señor senador por la Capital, y como hay varios señores senadores que harán uso de la misma, hago indicación para que mañana se cite a sesión a las 14, para comenzar a las 14 y 30.

—Asentimiento general.

Sr. Presidente (Porto). — Habiendo asentimiento general, así se hará.

4

COORDINACION NACIONAL DE LOS TRANSPORTES

Sr. Palacios. — Pido la palabra.

He firmado en disidencia este despacho de la comisión especial, relativo al proyecto de

coordinación nacional de transportes, porque conceptúo que perjudica los intereses del país.

Se trata, en general, de la contienda entablada entre las empresas de los camiones y vehículos comerciales de pasajeros. Las grandes empresas consideran desleal la competencia de los automotores, que, según ellas, están exentos de cargos, lo que resulta absurdo si se tiene en cuenta que los automotores han pagado en concepto de impuestos hasta la sanción de la ley nacional de vialidad, sumas muy superiores a las que el Estado ha invertido en caminos. Siendo exacto, por otra parte, como acaba de hacerlo notar un ex legislador, que la citada ley, al hacer del impuesto a la nafta la base de la financiación futura de la construcción de caminos, ha hecho que sean los propios automotores los que se costeen los caminos que utilizarán.

Lo cierto es que el monopolio de hecho de las empresas ferroviarias peligraba en beneficio de los intereses generales, merced al perfeccionamiento del transporte automotor y la mejora de nuestros caminos. Y de ahí la alarma de las empresas que pretendieron subordinar el tráfico comercial caminero al ferroviario.

La lucha del automotor y del ferrocarril es desapareja. No se trata de dos grandes fuerzas en pugna. El poderoso tendrá a su frente un contendor bien dismunido, por cierto, casi inerme, ya lo he dicho: una cohorte de pequeños propietarios de camiones, de pequeños concesionarios de líneas locales de pasajeros o pequeñas sociedades de transportes, que sobreviven en una lucha angustiosa, con sus finanzas siempre precarias y un crédito siempre arisco.

Poner trabas al desarrollo de un método de transporte que ha demostrado su utilidad, su adaptación admirable para satisfacer las necesidades del país, me parece peligroso.

Especialistas en materia de vialidad han afirmado que el transporte automotor es técnica y económicamente, superior para efectuar el transporte de ciertos productos y en determinadas distancias, y es evidente que con su leal competencia permitirá que bajen las tarifas ferroviarias.

Esta ley entregará a las empresas ferroviarias el control del transporte caminero y desaparecerá así, toda probabilidad de progreso técnico y económico de los automotores, que sólo circularán donde convenga a las empresas. Tendremos caminos, pero no tendremos tráfico.

La realización del plan de la Dirección Na-

cional de Vialidad avanza, según la memoria correspondiente al ejercicio del año pasado. Las inversiones, que alcanzaron en 1933 a \$ 21.713.000 y en 1934 a \$ 28.069.000, han pasado en 1935 la suma de \$ 51.000.000. Lo gastado en obras de la red nacional alcanzó en los mismos años al 41,78, 45,87 y 59 % respectivamente, mientras la ayuda federal pasó de 3,34 % en 1933, a 16,49 % en 1934 y 17,16 % en 1935. El activo ascendía, al final del ejercicio, a \$ 107.000.000, con un aumento en el año de \$ 22.000.000 aproximadamente. De aquella suma, alrededor de \$ 90.000.000 están afectados al pago de obras en ejecución, pero mientras esos gastos se efectúan, ingresan los recursos que corresponden a este año, superiores a 65.000.000 de pesos.

Hermosas perspectivas que esta ley borrará en gran parte. Tendremos caminos, pero no tendremos tráfico.

Deseo, antes de contestar al señor miembro informante, referirme a algunas consideraciones hechas sobre la coordinación del riel y el camino, en el VIII Congreso de la Cámara de Comercio Internacional, realizado en París, del 24 al 29 de junio de 1935 y del que da cuenta «L'Economie Internationale», de julio-agosto de 1935 y que creo conveniente sean conocidas por los señores senadores.

En la sesión del 28, el señor Charles R. Carroll, representante de Estados Unidos de Norte América, dijo que «la estructura actual de las tarifas de los ferrocarriles, parte del principio de que éstos tienen un monopolio de hecho en los transportes, que les permite tasar la mercadería de acuerdo a lo que ella puede pagar. La competencia del automóvil ha trastornado esta concepción, restableciendo la noción del precio de costo. La coordinación del camino y del riel sólo puede verificarse si se modifica la estructura actual de las tarifas ferroviarias. La delegación americana no puede, por lo tanto, votar por el artículo del proyecto de resolución que pide el mantenimiento de éstas».

Los señores Carroll y Gardiner S. Platt, de Norte América, precisaron el punto de vista de la delegación americana, hostil al mantenimiento, como principio, de la estructura actual de las tarifas, que comporta el establecimiento de la tasa de acuerdo al valor del transporte.

El señor Dautry, de Francia, se expresó así: «Si en estos últimos años el automóvil se ha esforzado en desarrollar el transporte sobre grandes distancias, es como consecuencia de consideraciones de orden tarifario. Es, pues, ne-

cesario instituir y desenvolver una política tarifaria nueva, obra de gran aliento que debe ser desempeñada con prudencia. La *cooperación* tendrá por finalidad dejar al ferrocarril su rol de «Grossiste». El no debe realizar negocios al por menor con la clientela, sino en los grandes centros. En fin, la cooperación supone el respeto de la independencia de los transportes automóviles. Es necesario dejar a éstos su carácter de artesanos, que les permita reducir sus gastos generales y estar muy cerca del público. No obstante esta división, conviene inspirar al transporte caminero el espíritu de «servicio público». Para los transportes de mercaderías, y numerosos servicios camineros, aseguran exactamente el mismo servicio que el riel, a lo largo de sus dilatadas arterias. Es imposible evitar estos dobles empleos. Es necesario, sin embargo, que el mantenimiento de estos servicios tenga lugar en la armonía».

El señor Eduardo Agnelli, de Italia, a su vez dijo: «El transporte desempeña una función, presta un servicio, y ese servicio puede ser considerado como perfecto cuando el que lo utiliza paga en su integridad los gastos de explotación. Este es el ideal. Cuando más se aparta uno de él, más se tiende a abandonar la concepción económica de la empresa industrial, y más se convierte el problema del transporte en problema de orden político. Las empresas ferroviarias no responden y no pueden responder a esta concepción ideal del transporte.

«Por otra parte, el déficit presupuestario, ¿no es acaso un hábito de la mayor parte de los ferrocarriles europeos? A la competencia del automóvil se la responsabiliza del pasivo de las empresas ferroviarias, y para remediar el mal, se considera suficiente poner trabas al desenvolvimiento de los transportes camineros. El tráfico de los ferrocarriles ha aumentado hasta 1929, a pesar del desarrollo del automóvil: lo que comprueba que la disminución de ese tráfico, que ha tenido lugar posteriormente, debe ser atribuida, principalmente, a la crisis. Desde el punto de vista económico, el transporte automotriz, gracias a sus cualidades técnicas, se adapta mejor que el ferrocarril a las condiciones de la economía moderna. Su utilidad ha sido demostrada, aun para las largas distancias. En realidad, se necesitaría que el ferrocarril fuese reorganizado de manera que asegurara solamente las líneas esenciales de comunicación.

«A menudo, la necesidad de salvar los presupuestos ferroviarios que tienen grandes déficit, es presentada como una necesidad política, como

Enero 4 de 1937

CAMARA DE SENADORES

58ª Reunión. 5ª Sesión Extraordinaria

una razón de Estado. Sin embargo, el patrimonio caminero es también un patrimonio de Estado. Según la relación documental de la C. C. I., los capitales invertidos en caminos en los principales países, tienen un valor netamente superior al de los capitales inmovilizados en los ferrocarriles. Además, ese patrimonio caminero sería imperfectamente explotado si se trabaran los transportes automóviles. Y aun más: estos últimos cubren ampliamente los intereses de los capitales invertidos en la construcción y mantenimiento de los caminos, sin tener en cuenta todas las entradas suplementarias con las que se beneficia el Estado, como consecuencia del desenvolvimiento de las ramas conexas a la industria automotriz. Debe hallarse una concordia con el ferrocarril, pero es necesario que esta concordia no repose sobre bases erróneas. La finalidad a perseguir, es el mejoramiento del servicio de transportes en provecho de la masa de los que lo utilizan.»

En mi extensa exposición anterior, sostuve que los dos despachos estaban íntimamente vinculados. Afirmé que la ley de coordinación nacional protegerá el tráfico de cargas de los ferrocarriles; permitirá que los ferrocarriles reconstruyan el monopolio de los transportes de cereales, materia prima, ganado y mercaderías en general.

Hice extensas consideraciones y aduje una sólida argumentación, que, a mi juicio, ha quedado en pie. Sólo una aclaración se hizo a manifestaciones mías respecto del contrato efectuado por los ferrocarriles Nordeste Argentino y Entre Ríos, lo que acepté debido a la consideración que me merece el doctor Sánchez Elía, presidente de la comisión local de los expresados ferrocarriles.

Ahora se sigue afirmando que debemos imitar el ejemplo extranjero: hay coordinación en otros países.

Sin duda; pero, aparte de que en algunos de esos países, las redes ferroviarias son del Estado, no se ha considerado la situación especial de nuestro país, con un vasto territorio, poco poblado, en el que no existe saturación de vías férreas ni de caminos, cuyas distancias convierten a la industria nacional en tributaria de la del transporte.

Pero la prueba evidente de que esta ley no debe sancionarse porque perjudica los intereses de la Nación, está en la comisión misma.

Por eso me ha sorprendido que el señor miembro informante de la mayoría de la comisión declarara tan categóricamente que la mayoría del país es favorable a la ley de coordinación.

dor? Tengo entendido que el señor miembro informante de la mayoría de la comisión, que se encuentra ausente en este momento del recinto, se refería a la prensa en general.

Sr. Palacios. — Se refirió al país, y agregó que la prensa reflejaba esa opinión. Ya veremos, señor senador, cómo no es así.

Todas estas carpetas contienen la argumentación obtenida de la realidad argentina. Me referiré, en primer término, a la documentación oficial, donde no se debaten intereses de empresas, sino donde se exponen las necesidades del pueblo.

El Concejo Deliberante de la ciudad de Salta, provincia que representa el presidente de la comisión, resuelve por unanimidad expresar su repudio del proyecto de ley de coordinación de transportes, y dice: «Ha sido fundada esta resolución, en el hecho de constituir el mencionado proyecto de coordinación un freno que estancaría las actividades del transporte en la provincia, precisamente cuando empieza a tomar incremento y desarrollo, aunque en forma aislada, pero no por ello menos auspiciosa, de acrecentarse cada vez más. Además, que, por estas regiones donde los ferrocarriles son escasos comparativamente con la extensión territorial, el transporte está dependiendo de un infinito número de propietarios que, aisladamente, explotan este trabajo y no por compañías, que bien podrían con el amparo de la mencionada ley, trustificar el transporte en perjuicio directo de tanto trabajador que lo explota personalmente. Agrega que considerados los fletes ferroviarios que actualmente rigen para esta región, puede notarse que están muy por encima de las tarifas terrestres del transporte automotor, que ha venido, poco a poco, a dar soluciones prácticas en la economía de los productores de estas zonas del país.»

Las municipalidades de Reconquista, de Alvarado y de Mar del Plata se dirigen al Congreso en el mismo sentido.

El gobernador de Mendoza, oponiéndose a la sanción de la ley, dice: «Las fuerzas vivas de la provincia, por intermedio de sus entidades representativas, han solicitado la adhesión de este gobierno al movimiento desarrollado en la República, en contra del proyecto de ley coordinando los transportes, por considerarlo perjudicial a los intereses de Mendoza. Trátándose de un asunto de tan trascendental influencia sobre la economía del país, de grandes y graves consecuencias regionales, este gobierno considera indispensable que las provincias puedan disponer del tiempo necesario para es-

Sr. Serrey. — ¿Si me permite el señor sena-

tudiarlo con todo el detenimiento que el problema exige y hagan llegar oportunamente al Congreso una demostración fundada de su opinión, concurriendo así a ilustrar el criterio de vuestra honorabilidad en la sanción de una ley que contemple debidamente la situación de todas las zonas y los intereses de todas las actividades íntimamente ligadas al progreso nacional.»

El presidente de la Municipalidad de de la Plaza, territorio nacional del Chaco, se expresa así: «Esta municipalidad, que tengo el honor de dirigir, haciéndose eco del sentido unánime de la población, tiene el honor de dirigirse al señor presidente para aportar en la medida de sus conocimientos, fruto de la práctica obtenida en el ambiente en que le toca desarrollar su labor, los inconvenientes que depara a la ley de vialidad, número 11.658, el proyecto de ley de coordinación de transportes, presentado a la consideración de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

«El poner en peligro la autonomía que la ley número 11.658 acuerda a la Dirección General de Vialidad, implica un retroceso en la educación vial que poco a poco ha ido inculcándose a estas poblaciones, ya que los caminos construidos no son solamente el fruto de la labor oficial en base a la referida ley, sino también del aporte voluntario y del esfuerzo personal de los pobladores de buena voluntad que entienden prácticamente la función económica y cultural de los caminos.

«Este territorio, activo y moderno en general, oportunamente ha recibido con júbilo y sin reserva todo el articulado que forma la ley de vialidad ya que con la misma se vislumbraba una intensa y benefactora labor caminera, tan necesaria en estas dilatadas regiones que tanta tierra apta y aun inculta, tienen para aportar a la agricultura y por ende a la economía nacional.»

El gobernador de Córdoba, doctor Pedro J. Frías ha enviado una interesante nota cumpliendo, dice, con el deber ineludible que le impone «el carácter de gobernante de una provincia argentina, cual es el de velar por el bienestar de la colectividad.»

El gobierno de Córdoba manifiesta categóricamente, «que disiente con la proyectada coordinación de transportes por los graves perjuicios y los múltiples inconvenientes que ella puede significar». Con criterio de estadista, se refiere a los problemas sociales que pueden influir en la vida económica del país; estudia la centralización administrativa; hace observaciones atinadas con respecto al mal servicio

telefónico y a las tarifas elevadas, y al considerar la ley de vialidad, expresa que no obstante las observaciones que pueden formularse, fué aceptada porque involucraba la resolución inmediata de uno de los problemas más importantes del país, en presencia del cual las provincias argentinas, excepción de Córdoba y alguna otra, permanecían impasibles.

Hace notar el gobernador Frías que la provincia de Córdoba ha sido la precursora en materia de carreteras. A su vasta red de caminos de turismo, casi todos pavimentados, unía una mucho más amplia que se extiende por toda la zona agrícola y productora actualmente en perfectas condiciones de conservación, gracias al sistema puesto en práctica desde el año 1932.

Habla, después, con una exactitud y una visión admirables, que no pasarán inadvertidas por los señores senadores

Dice el gobernador Frías: «El productor, el comerciante, el trabajador de la tierra, se han hecho la ilusión del camino pavimentado que haga posible la comunicación fácil e inmediata, a la vez que económica en todo el país. Es el usuario del vehículo automotor el que costea casi en su integridad la obra caminera que se realiza en la Nación, soportando sin protestas de ninguna índole y sin reservas, uno de los impuestos más altos en orden al costo de producción de la materia imponible. Y es que el hombre de trabajo ha puesto sus esperanzas en los resultados de esa obra caminera, que se traducirán sin duda en el abaratamiento de los transportes de cargas y de pasajeros, con el incremento consiguiente del intercambio comercial de las zonas del Oeste, centro y Norte de la República, provocando una evolución rápida en su progreso. El transporte de carga y de pasajeros es sumamente costoso. El productor mediterráneo no puede pensar en ampliar mediante el ferrocarril el radio de su mercado para la colocación de sus artículos. Y es por ello que confía poder utilizar las carreteras del país, a objeto de lograr el beneficio que durante tantos años ha esperado.

«El tráfico automotor sólo es amplio y adquiere verdadera importancia en las ciudades capitales de algunas provincias y en la Capital Federal sobre todo. En las rutas interprovinciales, como también en las interdepartamentales, el transporte automóvil es incipiente; recién se está formando aunque no carece de cierta importancia. Es el transporte del futuro el que requiere el productor y el consumidor.

«La ley proyectada olvida las diferencias económicas y de costo de la vida, que existe entre la zona litoral del país y su zona centro y Oeste. No deben aplicarse, como se ha hecho en los ferrocarriles, normas igualitarias que no harán sino acentuar las desventajas con que luchan las provincias del centro, del Norte y del Oeste que deben transportar su producción hasta donde es requerida en grandes masas para el consumo y para la exportación.

«Aplicar las mismas normas a las pequeñas explotaciones de camiones en zonas retardadas en su evolución, donde el intercambio es pequeño, los medios de comunicación son casi nulos, y donde una doble línea de transporte automotor produce una verdadera transformación en la economía local, es hacer un daño allí donde es más necesaria la protección y donde toda traba o exceso reglamentario, contribuirá a dificultar el desenvolvimiento y progreso económico».

En seguida el gobernador Frías, en su meditado estudio, expresa que, en su hora, el país necesitó de los ferrocarriles. Aun los necesita, agrega; pero el ferrocarril protegido por el Estado se construyó buscando los centros de producción, que no tardarían en ampliarse y ha obtenido así los importantes beneficios que es fácil presumir. Y agrega: «La crisis mundial no solamente han debido soportarla los ferrocarriles. La ha soportado también toda industria, todo comercio, todo productor. El tráfico de cargas, empero, y en cuanto se refiere a las exportaciones, no se ha visto disminuido para los ferrocarriles, desde que el país ha seguido produciendo y colocando sus productos.

«Las tarifas ferroviarias se han mantenido siempre en un nivel sumamente elevado, retardando así el progreso de los centros productores del interior, al extremo de que, en muchos casos, los productos nacionales no pueden concurrir con uno similar extranjero, ya que la circunstancia apuntada hace elevar su costo de producción y por tanto, el precio de venta al público. Por otra parte, los ferrocarriles nada han hecho con el objeto de procurar un abaratamiento en los transportes.

«El problema adquiere verdadera importancia cuando los ferrocarriles pertenecen al Estado. Pero entre nosotros los ferrocarriles del Estado son pura y exclusivamente de fomento, y bajo ese aspecto el transporte automotriz es evidente que en modo alguno puede afectarlos.

«La coordinación de los transportes trata-

ría de proteger a los ferrocarriles de un peligro que, al menos por el momento, no es tal.

«El transporte automotriz es por ahora local y en los más de los casos se desarrolla allí donde el ferrocarril no llega. Antes de proponer soluciones defectuosas es menester estudiar con verdadera reflexión el problema, tratando de evitar lesiones tanto al interés general como al particular. Las normas que se dicten deben ser el resultado de una larga experiencia y de un estudio racional que contemple todos los aspectos de este problema sumamente complejo. El régimen a establecer por la ley a dictarse, es objetable. Ya se dejan ver las enormes dificultades con que tropezará el pequeño capital de tierra adentro que quiera dedicarse a la explotación de un servicio automotor. Una gestión lenta, pesada, gravosa y una serie de restricciones hacen más que imposible la obtención de un permiso de esa naturaleza. Y sucederá lo de siempre, dice el gobernador. El gran capital absorberá injustamente al pequeño, sin beneficios colectivos.»

Y después de estas palabras tan claras y tan sensatas, el gobernador Frías, sostiene que la cuestión relacionada con el transporte, tanto de cargas como de pasajeros, debe quedar, por ahora, librada a los regímenes que adopten las provincias, dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Entiende que los organismos locales están en mejores condiciones que el Poder Central para conocer las necesidades públicas y determinar en cada caso la manera de satisfacerlas.

Los gobernadores de Córdoba se han caracterizado siempre por una seria preocupación en favor del pueblo y sus instituciones. Bastaría recordar entre otros a Cárcano, nuestro actual embajador en Río, y a Roca, nuestro ilustre presidente. No puede extrañarnos, pues, que el gobernador Frías, cuya palabra de estadista acaban de escuchar los señores senadores, terminara su notable nota así: «Córdoba tiene la experiencia de varios años, ya, en materia de transporte, sobre todo de transporte de pasajeros. Ha protegido al pequeño capital, y lo sigue haciendo. Y en estos momentos prepara (es a fines del año pasado) para someter a la consideración de la Legislatura un proyecto de ley de transportes para dar garantía de estabilidad a los capitales, modestos y locales, invertidos hasta ahora, y a los que se inviertan en el futuro.

—Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente de la Nación, doctor Julio A. Roca.

«El Poder Ejecutivo de esta provincia invita especialmente a los representantes del interior, a meditar sobre las consecuencias que para el país y sobre todo para las provincias que esperan su liberación económica fundada en la obra caminera, tendrá la sanción de la ley de coordinación de transportes».

Pero yo quiero continuar, señor presidente, demostrando con los propios papeles de la comisión, cómo la afirmación del miembro informante, cuando decía que el país era favorable a la ley, no es exacta.

Sr. Landaburu. — ¿Me permite, el señor senador?

Como es la segunda vez que repite eso, quiero manifestarle que en ningún momento he dicho que la mayor o menor parte del país esté en un sentido o en otro. Me he referido únicamente a las opiniones de la prensa.

Sr. Palacios. — Me parece haberle oído al señor senador que la ley de coordinación de transportes era auspiciada por la mayoría del país; y en prueba de eso...

Sr. Landaburu. — No he dicho eso.

Sr. Palacios. — ... daría los nombres de los diarios que la habían sostenido. Si estoy equivocado...

Sr. Landaburu. — No he dicho que la mayoría del país la auspicia.

Sr. Palacios. — He entendido así, y así he anotado las palabras del señor senador.

Sr. Landaburu. — No las va a encontrar en el Diario de Sesiones.

Sr. Palacios. — Si estoy equivocado, pido disculpas al señor senador.

Sr. Landaburu. — Me basta con eso.

Sr. Palacios. — Voy a demostrar, a mi vez, que una gran parte del país, especialmente de los hombres que dirigen sus destinos, están en contra de la ley.

El presidente del Honorable Senado de la provincia de Salta, doctor Juan Arias Uriburu, nos ha enviado, con fecha 23 de septiembre del año próximo pasado, la reproducción del telegrama que envió a la Cámara de Diputados, oponiéndose a la sanción de esta ley. Dice así: «En cumplimiento del deber que me impone una resolución expresa del Honorable Senado de esta provincia, aprobada por unanimidad de los miembros presentes, me es muy grato dirigirme al señor presidente y por su digno intermedio a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, para solicitarle en nombre del Senado de la provincia de Salta, el rechazo del proyecto de ley de coordinación de transporte, que cuenta con despacho favorable de la Comisión de Comunicaciones y

Transportes. El Senado de la provincia ha considerado detenidamente la situación que crearía a la provincia la sanción favorable del proyecto de ley referido, considerándolo sumamente perjudicial para los intereses económicos de Salta, por las breves razones que a continuación se determinarán, y es en virtud de ese convencimiento que dirige la presente petición al honorable cuerpo de su Presidencia. El actual gobierno de la provincia inició desde comienzos de su mandato la construcción y preparación de un vasto plan caminero, cuyo resultado, en el transcurso de los tres últimos años, permite apreciar ya el poderoso aliento que esa obra de gobierno representa para la economía general de la provincia. La construcción del plan caminero de Salta fué concebida atendiendo a superiores intereses públicos, ya que en el territorio de la provincia no existe sino una sola línea de ferrocarriles, cuyos fletes que gravan el transporte acusan desigualdad «manifiesta con relación a las tarifas de la zona Sur, y afectan en grado altamente perjudicial, el desarrollo económico de las provincias de Salta y Jujuy especialmente. En apoyo de lo afirmado precedentemente, bastaría señalar a la consideración de la Honorable Cámara que el escaso incremento de la industria forestal de Salta, que cuenta con una riqueza y variedad de tipos de madera notoriamente reconocidas, se debe en gran parte a los fletes ferroviarios que gravan el transporte de las maderas a los centros de consumo del litoral, fletes ferroviarios que en este rubro de la riqueza de Salta, asumen características verdaderamente prohibitivas, con la anomalía, como consecuencia, de que maderas importadas están colocadas en mejores condiciones de venta que las que produce la explotación forestal de Salta. Y ello en igualdad de tipos y calidades. Recientemente, se ha denunciado ante esta Cámara por varios horticultores que habiendo solicitado semillas de papas (Mar del Plata), de agricultores de la provincia de Buenos Aires, se encontraron con el caso curioso de que él era de 38 centavos y el flete que grava sus transporte es de 43 centavos. Finalmente, el Senado de la provincia se adhiere a las consideraciones hechas ante esa Honorable Cámara por el señor gobernador de la provincia de Córdoba en fecha 12 de julio del presente año, por estimar que esas apreciaciones consultan los verdaderos intereses de las provincias. Es en mérito de lo expuesto que el Senado de la provincia cree que el proyecto de ley de coordinación de trans-

portes debe ser objeto de un estudio minucioso y detenido consultando todos los intereses en juego, ya sean estos del orden federal como del provincial, por cuanto no puede desconocerse que la vida económica del país está reglamentada por regímenes que responden a condiciones esencialmente propias y diferentes entre sí de cada provincia, y por ello cree que la Honorable Cámara debe rechazar el actual proyecto hasta la oportunidad de que ese estudio sea efectivo a la luz de los intereses generales de la Nación y las provincias.»

Como ven los señores senadores, son los gobernantes argentinos, velando por los intereses del país, los que se oponen a la sanción de esta ley. Y es curioso que sea un senador por la Capital quien traiga al Senado el reclamo angustioso del comercio y de la industria de las provincias.

La comisión de que tengo el honor de formar parte ha recibido, con fecha 7 de julio de 1936, hace apenas seis meses, la opinión de la Dirección General de Vialidad. Considera la dirección técnica que antes de crear la comisión nacional encargada de aplicar la ley, ha debido crearse una previa que estudiara las bases de la ley y propusiera su articulado al Honorable Congreso, después de obtener la conformidad de todos los intereses afectados.

Esto demoraría, es claro, la sanción de la ley, pero conviene advertir que esta precipitación puede resultar funesta.

No hay ningún motivo para no dedicar todo el estudio necesario, como ha sucedido en otros países y como aconsejan los técnicos del Poder Ejecutivo.

Con motivo de un pequeño conflicto trabado en un limitado distrito de la capital británica entre compañías transportadoras que explotan la industria en dos formas distintas, «La Nación» del 21 de octubre dice: «La impaciencia por el retardo que la legislación ha sufrido en la Argentina no se justifica, desde que su estudio meditado es indispensable para la mejor solución. En ella se encuentran comprometidos innumerables intereses de diferentes órdenes, capitales argentinos y extranjeros, industrias nacionales y de otros países, servicios públicos y privados, considerables poblaciones importantes, y en general, los menesteres fundamentales de la producción y del comercio. Se trata, en suma, de una reforma trascendental en la estructura económica y jurídica de la Nación, puesto que el problema modifica en este punto el sistema establecido de libertad de industrias y liber-

tad de comercio. La modificación es indispensable por las nuevas necesidades creadas, ante los adelantos modernos de la técnica, para la producción económica; la intervención del Estado en el ordenamiento de los medios de transportes es un menester ineludible de los nuevos métodos para la reducción de los costos totales. Pero la armazón de la nueva estructura tiene que llevarse a cabo con la más exacta apreciación posible de los intereses en juego y con la tendencia incesante del bien general y del interés público. Por eso hemos sostenido que el menor reproche que puede hacerse al estudio minucioso y prolijo de la cuestión, es el de su demora».

Obsérvese que en lo que se refiere al cobrote, el Ministerio de Obras Públicas ha declarado que es exacto que las disposiciones del proyecto venido en revisión de la Cámara de Diputados no son muy claras y expresas y el ministro de Marina, por su parte, hace observaciones fundamentales, que yo traté.

¿Cómo explicar esta precipitación?

Los técnicos del Poder Ejecutivo hacen observaciones concretas al despacho, observaciones que demuestran, a mi juicio, serias deficiencias del proyecto y que tienen la enorme importancia de venir de fuente insospechable.

¿Cuál es la mejor solución del asunto?, pregunta la comisión especial a la Dirección de Vialidad y ésta contesta categóricamente: «Promulgar una ley creando la Comisión de Coordinación de Transporte con la misión de estudiar el régimen técnicoadministrativo legal, que servirá de base para la ley de coordinación de transporte y una vez que proyecte su articulado, someterlo a la consideración del Honorable Congreso nacional.

«Esta comisión, cuya representación debe equilibrar todos los intereses en juego, debería estar compuesta así: Un presidente, de nacionalidad argentina, que no tenga vinculación, ya sea comercial, financiera o legal, con las empresas de transportes, nombrado por el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado; el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad; el administrador general de los Ferrocarriles del Estado; el director general de los Ferrocarriles de la Nación, o de una empresa particular; el prefecto general de Puertos; un representante de las empresas de transporte automotor de pasajeros; un representante de las empresas de transporte automotor de cargas».

Esta respuesta coincide con las conclusiones a que llega el ingeniero Justiniano Allende

Posse en su informe presentado al Directorio Nacional de Vialidad al regresar de su jira por Norte América. Noten los señores senadores que traigo opiniones insospechables; opiniones de los gobernadores y de los técnicos del Poder Ejecutivo.

«En Estados Unidos — dice el ingeniero Allende Posse — preocupa en forma muy particular la coordinación de todos los medios de transporte, para evitar daños a la economía general y para procurar aliviar los que pueda sufrir la economía de las compañías de transporte. Pero se procede en el asunto con extraordinaria cautela, comprendiendo las grandes dificultades del problema y los perjuicios que un error o apresuramiento podría traer al interés público general.

«La situación actual del asunto puede explicarse como sigue: Primero: Allí existe una organización básica de extraordinaria solidez e importancia, que es la Interstate Commerce Commission, poderoso organismo de once miembros, verdadero tribunal superior creado exclusivamente para regular el transporte ferroviario y sus complementos y que después ha extendido su actividad a cañerías de transporte de líquidos. Dada la gran experiencia de ese organismo, la alta calificación de sus miembros, las garantías de inamovilidad e imparcialidad de que están dotados y la gran autoridad de que disponen, puede obrar con rapidez y eficacia en bien de los intereses confiados a su custodia. Su misión no sólo es de vigilancia, sino que va mucho más allá y tiene un carácter también ejecutivo, como lo prueba la última resolución tomada y que en este momento se está cumplimentando, de rebajar las tarifas para el transporte de pasajeros en la zona Este del país, de 3,6 centavos a 2 centavos de dólar por milla, la que, a pesar de las protestas de algunas compañías, ha sido puesta en vigencia el 1º de junio pasado.

«Uno de los miembros de esta comisión es el señor Eastman, revestido al mismo tiempo de otras funciones especiales que le dan una situación particularísima y difícil de comprender.

«Segundo: El señor Eastman tiene, además, a su cargo, una función especial como miembro de la Interstate Commerce Commission, que es la aplicación de la ley de 1933 para coordinar la función de los ferrocarriles entre sí, en la que actúa con decisión, considerando que la mejor forma de defender la industria del transporte ferroviario es ayudarlo a ponerse en mejores condiciones de competencia para poder, con mejor servicio y mejores tarifas, atraer

el transporte público que ha perdido en pequeña parte por la competencia de otros medios de transporte más eficaces y en mucha mayor parte por la crisis imperante. Se considera que sólo se puede estimular el transporte público por riel, ofreciendo mayores facilidades y menores tarifas. Es esa la única forma de competencia leal y eficaz que el país y el gobierno estimulan, y con ese criterio se ha ordenado, entre otros varios, la rebaja de tarifas referida anteriormente.»

Se ocupa en seguida de los propósitos de la ley y agrega:

«Tercero: En agosto de 1935 se dictó la ley reguladora del transporte público por camiones y ómnibus propuesta por míster Eastman y tendiente a poner un poco de orden al tráfico de ómnibus y camiones de servicio público, estableciendo contralor sobre las condiciones de explotación y normas para la seguridad y garantía del público. Los actuales explotadores del camino no tienen preferencia y deben presentar sus solicitudes estableciendo las condiciones de explotación y los reglamentos, los que después de público contralor, si se encuentran satisfactorios, son aprobados y se otorga un permiso de explotación de condiciones fijadas en la ley. Allí no existen concesiones propiamente dicho, sino permisos. Hay un estricto contralor sobre quién es el usufructuario de esos permisos, con el objeto de evitar competencias desleales que tendrían como consecuencia el acaparamiento o *trust*, o que se apoderen de ellos los portadores por agua o por riel. Se procura no entorpecer la explotación de las pequeñas empresas de transporte, muchas de un solo vehículo, distribuidas por todo el territorio, pues se reputa que prestan un verdadero servicio público al facilitar la explotación de zonas antes aisladas o a mejorar las condiciones de transporte de zonas mal servidas, por los medios existentes. La aplicación de esta ley se hace con lentitud. Habrá posiblemente unas 250.000 solicitudes diferentes».

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Quiere decir, señor senador, que en Estados Unidos existe lo que procuramos establecer aquí:

Sr. Palacios. — Le rogaría al señor ministro que contestara cuando yo haya terminado.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Disculpe-me, señor senador. No lo interrumpiré más.

Sr. Palacios. — No es un cargo que le hago al señor ministro; es una manifestación que deseo sea de carácter general.

Es común observar que cuando un orador, después de hacer una argumentación continua-

da e ilevantable que demuestra el perjuicio evidente de la sanción de una ley...

Sr. Ministro de Obras Públicas. — No quería molestarlo, señor senador.

Sr. Palacios. — Permítame, señor ministro...

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Le pido disculpas.

Sr. Palacios. — Pero si yo no le hago un cargo, señor ministro. Me refiero a las interrupciones, en general.

Es común que cuando un orador, después de una hora de argumentaciones claras y terminantes, se refiere a un hecho accidental, se recoja ese hecho, pretendiendo hacer una refutación importante.

El señor ministro, que es un hombre tan ilustrado y tan ecuánime...

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Muchas gracias, señor senador.

Sr. Palacios. — ...va a hablar después, y seguramente le contestará al gobernador de Córdoba, al gobernador de Mendoza, al director de Vialidad, y como es un especialista, la polémica ha de interesar.

Sr. Ministro de Obras Públicas. — Gracias por la ironía, señor senador.

Sr. Palacios. — Yo soy un hombre que se preocupa con fervor de los intereses públicos y que recojo de la comisión opiniones muy autorizadas que traigo al recinto, para cubrir mi pobreza franciscana en esta materia.

Concluye el señor Allende Posse con estas palabras: «Que a pesar de lo mucho que ya se ha actuado e investigado, aun no se encuentra cerrado el período de investigaciones y se continúa estudiando y proyectando».

Esta es la conclusión que el doctor Allende Posse saca para esta ley: la necesidad de seguir investigando por una comisión competente, estudiando y proyectando.

«No existe todavía una legislación que coordine entre sí a los diversos medios de transportes, dice el señor Eastman, esta gran autoridad en materia de coordinación de transportes.

«Sin embargo —dice el señor Eastman—, el material acumulado es enorme. Tengo en mi poder un voluminoso legajo con algunos de los informes, estudios e investigaciones practicados por Mr. Eastman, como asimismo muchos de los discursos que ha pronunciado en varias ciudades del país, ante diversos grupos y entidades del transporte, asociaciones de ómnibus, de camiones, de porteadores diversos, fabricantes de vehículos, compañías ferroviarias, navieras, etcétera. Mr. Eastman entiende que la acción de la ley debe ir precedida de un

período de investigaciones, el que aprovecha para deliberar y convencer a los diversos gremios afectados, pues sólo así se puede lograr la aplicación sin violencia de las regulaciones que la ley imponga». Subraye estas palabras el señor taquígrafo.

«En este sentido el procedimiento es digno de atención» —continúa el señor Allende Posse—. «Muchas de las piezas del señor Eastman son verdaderas conferencias magistrales y él va logrando, gracias a su labor personal y persistente, aproximar los diversos medios de transporte hacia el terreno de la razón y de la conveniencia pública, y ha obtenido que muchas de sus sugerencias se apliquen espontáneamente, sin ley y sin violencia».

Palabras, señor presidente, tan juiciosas, tan dignas de meditación, que yo estoy seguro han de ser tenidas en cuenta por los señores senadores.

Estos expedientes de la comisión contienen las opiniones de diversas entidades vinculadas al transporte, de gremios y asociaciones particulares.

En todas ellas se observa la inoportunidad de la ley, reñida con la realidad objetiva del medio argentino; el absurdo de poner trabas al transporte caminero en beneficio de ferrocarriles que no son del Estado y en perjuicio evidente de la pequeña empresa, tan indispensable para las necesidades de transporte de las provincias; la imprecisión del despacho, que permite, con la vaguedad de sus disposiciones, un discrecionalismo peligroso.

Así, el artículo 4º, cuando expresa «que al otorgarse los permisos, la comisión deberá considerar las necesidades y conveniencias públicas de transporte en las zonas donde se propone implantar el nuevo servicio; la necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transporte existentes en la zona, procurando evitar superposición de sistemas, en cuanto dañe la economía general y otros factores económicos que convenga consultar para acordar o denegar los permisos solicitados».

En esta forma, el otorgamiento de permisos carece en absoluto de normas, normas que existen en otras leyes.

La Confederación Argentina del Transporte Automotor, criticando el artículo 6º dice que no hay garantía objetiva para la aprobación de las tarifas por parte de la comisión nacional. ¿Qué límite se establece al discrecionalismo de la comisión?

El señor ministro de Obras Públicas, no tengo seguridad, pero me parece que dijo en el debate

que se produjo en la Cámara de Diputados, que así se daba elasticidad a la comisión coordinadora. Es exacto; así se da elasticidad a la comisión coordinadora, pero el otorgamiento de permisos, así, carece de normas, y para mí eso constituye un peligro.

Es evidente, que en este aspecto, como en todos los demás en que se hace referencia a las facultades discrecionales de la comisión, como a la falta de objetividad de las normas que han de regular su acción, no está en juicio la honorabilidad de los hombres que han de integrarla sino que se hace referencia a una cuestión institucional básica.

Cuando se trata de reglamentar la gestión de los funcionarios y magistrados llamados a intervenir en intereses de particulares en nombre del superior interés público, la exigencia de objetividad en la norma general no es para menoscabo de nadie, sino para garantía de todos y propia comodidad en el desempeño de los funcionarios.

Aparecen en estos mismos expedientes, expresiones de verdadera angustia, como las que envían desde Bella Vista, provincia de Corrientes, los comerciantes y productores de la zona.

«La noticia de que va a tratarse en el Senado el proyecto de ley sobre coordinación del transporte ha causado un profundo desaliento en esta ciudad — dice. — Las tarifas de carga por vía fluvial, relativamente económicas con que hoy contamos y gracias a la competencia que a las grandes empresas extranjeras hace el cabotaje menor argentino, volverían a ser aumentadas al quedar los transportes en manos de una sola empresa, pues el cabotaje menor no podrá subsistir ni competir en servicio a igualdad de tarifas, lesionando gravemente con esto a todos los comerciantes y productores que necesitan forzosamente de una tarifa equitativa y económica para el transporte de sus productos».

Las mismas expresiones llegan de Colón, de La Paz, Gualeguaychú, de Reconquista, Esquina, Goya, Formosa, etcétera, señores senadores por Entre Ríos y Corrientes!

No desoigamos, señor presidente, la voz de las poblaciones argentinas que llegan hasta nuestro recinto repudiando esta ley.

Por lo menos, estudiemos, reflexionemos sobre sus necesidades. Los gremios y asociaciones también han hecho oír su voz. Hay cientos de notas.

El Nacionalismo Laborista, que preside el doctor José María Rosa, ex interventor del general Uriburu a la provincia de Mendoza, en

nota del 25 de septiembre de 1936, dice al presidente de nuestra comisión: «La junta ejecutiva del Nacionalismo Laborista, expresa su ferviente anhelo de que ese honorable cuerpo postergue la sanción de la titulada ley de coordinación de transportes por considerarla perjudicial a la economía general del país.»

La Unión Ferroviaria, el 21 de septiembre de 1936, nos comunica la resolución de la asamblea de delegados, expresando su «completa disconformidad con el despacho». Asamblea de delegados, señores senadores, lo que significa que la oposición es de todo el gremio.

De Santiago del Estero, se dirigen a la comisión los obreros y los comerciantes y los productores, así como de Corrientes, Mendoza, Entre Ríos, Buenos Aires, Córdoba, etcétera.

De San Luis hay en la carpeta una nota dirigida al señor miembro informante concebida en estos términos: «Nos dirigimos al señor senador Landaburu en representación de los gremios, con el objeto de informarle que con fecha 4 del corriente, reunidos en la plaza Pringles de esta ciudad, todos los gremios patronales y obreros de la provincia — estaban presentes delegaciones de Villa Mercedes, — y con presencia de numerosísimo público, hemos aunado ideas y resuelto dirigirnos a la alta autoridad que usted representa, solicitándole que encarne el anhelo del comercio y la industria y los trabajadores en el sentido de luchar contra la aprobación del proyecto de coordinación de transportes, en la seguridad de que esa actitud merecerá de sus conciudadanos el más franco de los aplausos».

Yo, a mi vez, le tributo al señor senador mi aplauso...

Sr. Presidente. — Y, por mi parte, debo interrumpir al señor senador, porque no hay número en la casa.

Sr. Palacios. — Desearía terminar mi pensamiento, señor presidente.

Sr. Presidente. — Es cuestión de reglamento.

Sr. Palacios. — Para que no quede trunco y sea mal interpretado.

Sr. Presidente. — Invito al señor vicepresidente a ocupar la Presidencia.

Sr. Palacios. — Terminaré entonces mi pensamiento en la próxima sesión.

Sr. Presidente. — Cumpló con el reglamento, que me ordena declarar suspendida la sesión en el momento en que no haya quórum en la casa, y siendo éste el caso, declaro suspendida la sesión.

—Era la hora 20 y 33.

RAMÓN COLUMBA,
Director de Taquígrafos.