

## SEPTIEMBRE 11 DE 1935

## 31ª REUNION — 30ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DOCTORES ROBERTO J. NOBLE, ADRIAN C. ESCOBAR,  
CARLOS D. COUREL Y CARLOS A. PUEYRREDON

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

## SUMARIO

- 1.—Manifestaciones en minoría.
- 2.—Acta.
- 3.—Asuntos entrados:

I.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, sobre crédito suplementario para la adquisición de materiales destinados a la Casa de Moneda.

II.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, sobre crédito extraordinario para el pago de los premios del XXIV Salón Anual de Bellas Artes. (Plásticas).

III.—Mensaje del Poder Ejecutivo, acompañando la documentación, aprobada, relativa a los trabajos para el aprovechamiento de las vertientes en Solca (La Rioja).

IV.—Mensaje del Poder Ejecutivo, acompañando la documentación, aprobada, relativa a la ejecución de las obras de defensa del puente de los Ferrocarriles del Estado, en el río Dulce (Santiago del Estero).

V.—Comunicaciones del Honorable Senado.

VI.—Comunicaciones oficiales.

VII.—Despacho de comisión.

VIII.—Peticiónes particulares.

- IX.—Proyecto de ley de los señores diputados Morrogh Bernard y Radío, sobre construcción de un asilo para ancianos, en Gualeguaychú (Entre Ríos).
- X.—Proyecto de ley de los señores diputados Pita y López, sobre servicio gratuito de surtidores públicos de agua potable a varias poblaciones de la provincia de Santa Fe.
- XI.—Proyecto de ley del señor diputado Bosano Ansaldo, sobre creación de una academia de bellas artes, en Rosario.
- XII.—Proyecto de ley del señor diputado Bosano Ansaldo, sobre creación de un colegio nacional en Cañada de Gómez (Santa Fe).
- XIII.—Proyecto de ley del señor diputado Solari (J. A.) y otros, sobre estabilidad y escalafón del personal bancario.
- XIV.—Proyecto de ley de los señores diputados Ameri y Buira, sobre construcción de un edificio para la escuela nacional de El Pailaso (Buenos Aires).
- XV.—Proyecto de ley del señor diputado Inda, sobre creación del Departamento Nacional de Turismo.
- XVI.—Proyecto de ley del señor diputado Bosano Ansaldo, sobre construcción de un edificio para la oficina de Correos y Telégrafos de la Nación, en San Lorenzo (Santa Fe).
- XVII.—Proyecto de ley del señor diputado Graffigna, sobre restauración y declaración de monumento nacional al sepulcro de Domingo Faustino Sarmiento.
- XVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Corominas Segura y otros, sobre personal de la Oficina de Información Parlamentaria.
- XIX.—Proyecto de ley del señor diputado De Miguel, sobre contribución para erigir un monumento al general San Martín, en Junín (Buenos Aires).
- 4.—Acuérdase licencia para faltar a sesiones a los señores diputados Aguirreza-bala, Mancini, Movsichoff, Cordero, González (B. S.), Critto, Ferreira, Candia, Contte, Jardel, Rozas, García Gorostiaga, Korn, de la Vega y Quiroga.
- 5.—Proyecto de resolución del señor diputado Pérez Leirós, por el que se solicitan informes al Poder Ejecutivo acerca de la falta de envío al Congreso, de los convenios aprobados por la Oficina Internacional del Trabajo. Se aprueba una declaración.
- 6.—Proyecto de resolución del señor diputado Dickmann (E.), por el que se invita al señor ministro del Interior a concurrir a la Honorable Cámara para informarla sobre los fundamentos legales y constitucionales del decreto reglamentario de las funciones de las agencias informativas y de los corresponsales establecidos en el país. Es aprobado.
- 7.—Proyecto de resolución del señor diputado Cafferata, por el que se solicitan informes al Poder Ejecutivo sobre las causas que retardan el funcionamiento del observatorio astronómico de Bosque Alegre (Córdoba). Es aprobado.
- 8.—Orden de la labor.
- 9.—Moción del señor diputado Graffigna, por la que se solicita pronto despacho del proyecto registrado en el número 3/XVIII.
- 10.—Cuestión de privilegio planteada por el señor diputado Ahumada, con motivo de una comunicación relacionada con manifestaciones vertidas al considerar el proyecto de intervención a la provincia de Catamarca.
- 11.—Moción del señor diputado Bermúdez, por la que se fija día para considerar el despacho de la Comisión Especial de Reformas a la ley número 4.349. Es aprobada.
- 12.—Moción del señor diputado Pueyrredon, para pasar a la orden del día. Es retirada.
- 13.—Moción del señor diputado Courel, para considerar con preferencia el despacho de la Comisión de Obras Públicas sobre dique de embalse en Cruz del Eje. Es aprobada.
- 14.—Indicación del señor diputado Rodríguez, por la que se solicita el pronto despacho del proyecto de ley sobre construcción

de edificio para la Escuela Normal de San Fernando (Buenos Aires).

- 15.—Indicación del señor diputado **Bogliolo**, referente al envío del proyecto de presupuesto general para 1936.
- 16.—Moción del señor diputado **Ruggieri**, para tratar sobre tablas el despacho de la Comisión de Negocios Constitucionales sobre adjudicación de bancas de concejales de la Capital Federal. Es aprobada.
- 17.—Se considera y aprueba el despacho a que se refiere el número anterior.
- 18.—Cuestión de privilegio planteada por el señor diputado **Noble (J. A.)**, con motivo de manifestaciones vertidas en el Honorable Senado.
- 19.—Indicación del señor diputado **Repetto (N.)**, acerca del estudio de un proyecto.
- 20.—Moción del señor diputado **Pueyrredon**, para pasar a la orden del día. Es aprobada.
- 21.—Se considera el despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

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

# 1

## MANIFESTACIONES EN MINORIA

—A la hora 15 y 28:

—Con la Presidencia del señor presidente de la Comisión de Negocios Extranjeros y Culto, doctor **Adrián C. Escobar**.

**Sr. Rodríguez.** — Pido la palabra.

Como en la Comisión de Presupuesto y Hacienda están reunidos 18 señores diputados y en las demás comisiones otros tantos, hago indicación de que se espere un cuarto de hora.

—Asentimiento.

**Sr. Presidente (Escobar).** — Como hay asentimiento, se esperará.

—Se continúa llamando.

# 2

—A la hora 15 y 35:

## ACTA

—Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente 2º de la Honorable Cámara, doctor **Roberto J. Noble**.

**Sr. Presidente (Noble R. J.).** — Queda abierta la sesión con la presencia de 83 señores diputados.

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

—Por indicación del señor diputado **Courel**, se suprime la lectura, y se da por aprobada el acta.

# 3

## ASUNTOS ENTRADOS

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

# I

Buenos Aires, septiembre 4 de 1935

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad para someter a su consideración el adjunto proyecto de ley por el cual se abre un crédito suplementario al Departamento de Hacienda por la cantidad de \$ 120.000, con destino a reforzar la suma que tiene asignada la partida 4, ítem 9, inciso 15 del anexo D (Hacienda) del presupuesto para el corriente año, la que se destinará a la adquisición de papeles, barnices, tintas, materiales, máquinas, etcétera, para los talleres de la Casa de Moneda.

Con motivo de haber sancionado vuestra honorabilidad las leyes de unificación de los impuestos internos, la Casa de Moneda tuvo que confeccionar valores fiscales que se ajustaran a las disposiciones de esas leyes, en una cantidad mayor que la de años anteriores.

Los valores fiscales impresos para ser aplicados durante el corriente año, según las leyes anteriormente en vigor, fueron destruidos por no ser posible utilizarlos.

cho con eso un honor que creo él merece.

Deseo que la Comisión de Negocios Constitucionales analice la versión de mis palabras y establezca definitivamente normas, partiendo de esta incidencia, con respecto a lo que deben ser las relaciones de diputados y senadores en los debates políticos o de cualquier otra naturaleza; y sólo lamento que mis palabras hayan transformado en mal humor el muy bueno de que dió pruebas en esta Cámara el ex diputado González Iramain.

**Sr. Ghioldi.** — Pido la palabra, para referirme a esta cuestión, porque también me comprende.

Deseo sencillamente manifestar que después de las palabras del señor diputado por Santa Fe, no creo que deba insistir en nuevas consideraciones para expresar mi sorpresa por el planteamiento en el Senado, de una pretendida cuestión de privilegio parlamentario.

Me parece que plantear el asunto es reconocer su carácter absurdo. Por otra parte, yo no he discutido, en las pocas manifestaciones que hiciera en esta Cámara, el diploma del senador González Iramain. De haber sido senador, seguramente habría votado por la aceptación de su diploma, lo que no me hubiera inhibido, entonces, ni me inhibe ahora como diputado, de hacer un juicio sobre las condiciones políticas en que el doctor González Iramain ingresó a la Cámara.

19

## INDICACION

**Sr. Repetto (N.).** — Pido la palabra.

En la sesión del día 3 de septiembre presenté a la Cámara dos proyectos de ley: uno sobre fomento de clínicas cooperativas de medicina preventiva y curativa y otro sobre creación de funciones nuevas y subsidios especiales para las clínicas de la Facultad de Medicina, que han sido girados a comisiones distintas: el primero a la de

Higiene y Asistencia Social y el segundo a la de Presupuesto y Hacienda.

Como la materia a que se refiere el segundo es análoga a la del primero, solicito se cambie el destino dado a aquél, girándolo también a la Comisión de Higiene y Asistencia Social.

—Asentimiento.

**Sr. Presidente** (Noble R. J.). — Habiendo asentimiento, así se hará.

20

## MOCION

**Sr. Presidente** (Noble R. J.). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires para una moción de orden.

**Sr. Pueyrredon.** — Formulo la moción de orden de pasar a la orden del día, consistente en el despacho sobre coordinación de transportes.

**Sr. Presidente** (Noble R. J.). — Se va a votar la moción del señor diputado por Buenos Aires, de pasar a la orden del día.

—Resulta afirmativa.

**Sr. Palacio.** — Solicito se invite al señor ministro de Obras Públicas a ocupar su banca en el recinto.

**Sr. Presidente** (Noble R. J.). — Así se hará, señor diputado.

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

21

## COORDINACION DE TRANSPORTES

(Orden del día núm. 184)

Despacho de la mayoría

*Honorable Cámara:*

La Comisión de Comunicaciones y Transportes ha estudiado los proyectos de ley: del Poder Ejecutivo sobre reglamentación del servicio público de

transportes por tracción mecánica, por cuenta de terceros en los caminos interprovinciales y de los territorios nacionales; del señor diputado Inda y otros, creando la Junta Nacional de Transportes; y del señor diputado Zarazaga, creando una comisión de estudio de la coordinación de transportes; y la mayoría, por las razones que dará el miembro informante de la misma, os aconseja la sanción del siguiente proyecto de ley en substitución del contenido en la orden del día número 126 del año 1934.

#### 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 cuatro 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 — Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, en o entre territorios nacionales, o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

Toda persona o sociedad que al promulgarse la presente ley se ocupe del transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, deberá llenar los requisitos establecidos en la misma, dentro de un plazo de noventa días y tendrá preferencia sobre cualquier otro solicitante para el otorgamiento del permiso, a los fines del servicio que estuviere prestando.

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.

Queda excluido expresamente de los disposiciones de la presente ley, el transporte realizado por cuenta de los propietarios de vehículos automotores, con propósitos puramente individuales ajenos al comercio del transporte, aunque se trate de adquisición o venta de mercaderías o productos, así como también el transporte por cuenta de terceros cuando se efectúe en vehículos automotores conducidos por sus propietarios.

La prueba de tales extremos incumbirá a quien los alegare.

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 juris-

dicción, 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 transportes 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 \$ 100 y \$ 400 anuales por cada unidad en marcha y se impondrá 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 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 aprobadas, 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 revisión 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 hu-

biere 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 cincuenta por ciento de rebaja y deberán ser efectuados por los titulares de los permisos hasta un límite que no pase de un cinco por ciento de

la capacidad útil de cada unidad en marcha de las empresas transportadoras.

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 50 y 5.000 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 Honorable 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 el presupuesto de gastos de la repartición para su oportuna remisión al Honorable 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, etc.

Sala de la comisión, 27 de agosto de 1935.

*Carlos Alberto Pueyrredon. —  
Facundo Escalera. — Uberto  
F. Vignart. — Marcos E. Ro-  
jas. — Alfredo L. Spinetto.*

Despacho de la minoría

Honorable Cámara:

La Comisión de Comunicaciones y Transportes ha estudiado el proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre reglamentación del servicio público de transportes por tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional, y el del señor diputado ~~Xarazaga~~ Xarazaga, creando una

Comisión de Estudio de la Coordinación de Transportes, y la minoría, por las razones que dará su miembro informante, os aconseja en su reemplazo la sanción del siguiente proyecto de ley, presentado por el señor diputado Rufino Inda y otros, creando la Junta Nacional de Transportes.

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º. — Bajo la dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas, créase una repartición denominada Junta Nacional de Transportes, la que tendrá a su cargo el estudio, dirección y control de todos los transportes y su coordinación de tráfico y tarifas.

Art. 2º — Esta junta, que será presidida por el ministro de Obras Públicas, estará integrada por el director general de Ferrocarriles de la Nación, el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, el director general de Navegación y Puertos de la Nación, un representante de las empresas de ferrocarriles, uno de las empresas de transporte por caminos, uno de las empresas de navegación y un representante obrero por cada uno de estos tres sistemas de transporte. Los representantes patronales y obreros serán propuestos por las empresas y organizaciones obreras respectivas y designados por el Poder Ejecutivo. El desempeño de estas funciones por parte de los miembros de la junta lo será con carácter ad honorem.

Art. 3º — La junta estudiará todos los problemas del transporte ferroviario, fluvial, marítimo y por caminos y proyectará la reglamentación general a que deberán ajustarse los transportes, en cuanto ellos tengan carácter de servicio público, sometiendo oportunamente sus conclusiones al Congreso de la Nación.

Art. 4º — Con el fin de eliminar las dificultades que hoy ofrece la obligatoriedad de tener patentes para vehículos automotores en cada municipio, la junta estudiará también la posibilidad de la implantación de la patente única en toda la República, reconociendo a las pro-

vincias y municipios el importe de las patentes de los vehículos cuyos propietarios tengan domicilio real dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Art. 5º — Con el propósito de uniformar la legislación y reglamentación sobre los transportes en todo el territorio del país como complemento indispensable de la ley nacional de vialidad, número 11.658, la junta pondrá en conocimiento de los gobiernos de provincias las conclusiones a que haya arribado y recabará de las mismas su adhesión a fin de asegurar su cumplimiento dentro de las respectivas jurisdicciones.

Art. 6º — Las conclusiones a que arribe la Junta Nacional de Transportes serán impuestas por ley del Congreso.

Art. 7º — Comuníquese, etc.

Sala de la comisión, agosto 27 de 1935.

*Rufino Inda. — Joaquín Coca.*

#### ANTECEDENTES

#### I

#### Proyecto de ley y mensaje del Poder Ejecutivo

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º — Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución, el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, entre las provincias o entre cualquiera de éstas y la Capital o en los territorios nacionales u otro lugar de jurisdicción federal, deberá obtener previamente la concesión respectiva del Poder Ejecutivo de la Nación, con intervención de la Dirección General de Ferrocarriles.

Estas concesiones no podrán exceder del término de diez años y no serán renovadas, negociadas ni transferidas sin expresa autorización del Poder Ejecutivo de la Nación.

Art. 2º — Las provincias y municipalidades podrán reglamentar el tráfico de pasajeros y cargas en servicios locales dentro de sus límites jurisdiccionales, pero esas reglamentaciones no podrán afectar los transportes inter-



provinciales regidos por la presente ley y sus disposiciones reglamentarias. En ningún caso las empresas de transporte por caminos quedarán sujetas a más de una jurisdicción.

Art. 3° — Toda empresa de transporte por caminos, que haya obtenido concesión nacional, quedará exenta del pago de patentes provinciales y municipales, siempre y cuando abonen las tasas que se establecieron por la Nación por conservación de caminos.

Art. 4° — Al estudiar las solicitudes de concesión que se formulen, la Dirección General de Ferrocarriles 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;
- b) La necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transportes existentes en la zona, procurando evitar la superposición de sistemas, en cuanto dañe la economía general;
- c) La posibilidad de la coordinación, complementación o unificación de los otros medios de transporte con el transporte automóvil;
- d) Los demás factores económicos que convenga consultar para acordar o denegar las concesiones solicitadas.

Art. 5° — Las tarifas de pasajeros y cargas de toda empresa de transporte por caminos, deberán ser sometidas a la aprobación previa de la Dirección General de Ferrocarriles. Igual requisito regirá para las modificaciones de las ya aprobadas.

Art. 6° — Las empresas de transporte por caminos, estarán obligadas a recibir y transportar todas las cargas que se les ofrezca, conforme a las prescripciones del Código de Comercio para los acarreadores públicos y a acordar a sus empleados y obreros las mismas ventajas que rijan para el personal de ferrocarriles de jurisdicción nacional.

Art. 7° — El Poder Ejecutivo, al reglamentar la presente ley, establecerá las condiciones que los vehículos deberán llenar, a fin de garantizar la seguridad e higiene de los pasajeros

y la mejor conservación de los caminos en que circulen.

Art. 8° — Toda solicitud de concesión para establecer un servicio 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 haya lugar. Esa garantía no será menor del 20 % del capital que se destine al establecimiento del servicio. La solicitud de concesión deberá ser presentada en un sello de doscientos pesos.

Art. 9° — Los concesionarios de transporte por vehículos automóviles, estarán obligados:

- a) A aceptar el transporte de las personas y efectos que estén autorizados a conducir, sin acordar preferencias por razón de tiempo o lugar;
- b) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la autoridad competente al acordarles la licencia, precio que sólo podrá recibirse en dinero o cheques contra bancos acreditados;
- c) A no acordar diferencias de trato a ningún cargador, sin autorización especial de la Dirección General de Ferrocarriles;
- d) A realizar los transportes con los recorridos y velocidades autorizadas por la Dirección General de Ferrocarriles;
- e) A suministrar a la misma dirección, todos los datos estadísticos que le sean requeridos sobre el funcionamiento financiero de la empresa.

Art. 10. — A los efectos de la mejor coordinación de los medios de transportes, el Poder Ejecutivo aplicará preferentemente los fondos destinados a la construcción de caminos perfeccionados a aquéllos que converjan a las estaciones de los ferrocarriles y puertos.

Art. 11. — En las disposiciones de esta ley, no está comprendido el transporte de productos, vendidos o destinados a la venta, si son conducidos por el productor o vendedor en un vehículo automóvil de su propiedad, hasta el lugar de venta o entrega, ni el transporte de las cargas que el comprador efectúe en su interés, utilizando un vehículo de su propiedad. La prueba de tales extremos incumbirá a quien los alegare.

Art. 12. — En todos aquellos casos no previstos en la presente ley se aplicarán, en lo posible, las normas y prescripciones de la ley número 2.873.

Art. 13. — Toda persona o sociedad que al promulgarse la presente ley, se ocupe del transporte de pasajeros o cargas regido por ella, deberá llenar los extremos establecidos en la misma dentro de un plazo de noventa días y tendrá preferencia sobre cualquier otro solicitante para la concesión de servicios que estuviere prestando.

Art. 14. — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

*M. R. Alvarado.*

Buenos Aires, 17 de Agosto de 1932.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

Tengo el honor de dirigirme a vuestra honorabilidad sometiendo a vuestra consideración un proyecto de ley sobre reglamentación del servicio público de transportes por tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional.

En las condiciones modernas de existencia, los transportes desempeñan un papel de importancia creciente, determinando la necesidad de que las industrias que los explotan se organicen sobre bases económicas y propendan a la coordinación de sus servicios.

Hasta la aparición del motor a combustión interna, los ferrocarriles no contaron con una seria concurrencia en los transportes terrestres. En los primeros tiempos del automóvil, pocos tuvieron la intuición de que la evolución de ese vehículo se desarrollaría con tal rapidez que bastaría una generación para que países y continentes fueran cubiertos por una red de caminos para el transporte de viajeros y mercaderías por el nuevo medio de locomoción. Durante los años de 1900 a 1914, cuando el automóvil pasó por el período en que fué mirado como objeto de lujo hasta el momento en que se lo consideró como una necesidad, los ferrocarriles del mundo comenzaron a estudiar en todos sus aspectos la situación que podía depararles el flamante competidor. Es probable que si los acontecimientos mundiales hubieran seguido su curso normal, proyectos de cooperación y coordinación con el nuevo vehículo se habrían concebido y realizado. Pero, en ese preciso momento, la gran guerra

perturba la paz europea y durante cuatro años el tumulto de las armas hizo olvidar todos los problemas. Por otra parte, las exigencias enormes de transportes, para equipar y aprovisionar los formidables ejércitos en campaña, promovieron un acrecentamiento extraordinario en la producción de automóviles, no solamente en los países europeos sino en todo el Imperio Británico y Estados Unidos. El decenio 1920-1930 presenció así no una simple y lenta evolución del nuevo medio de transporte sino una vasta y extensa progresión de su dominio. Los ferrocarriles se dieron cuenta de que su existencia misma estaba amenazada y comprometida. Las restricciones que soportaban, las anomalías y dificultades que perturbaban su normal funcionamiento fueron largamente discutidas en sus congresos; al mismo tiempo que las mismas y otras cuestiones conexas eran estudiadas por legisladores, financieros y colectividades comerciales e industriales. Los frutos de esas discusiones y estudios no tardaron en aparecer.

En Gran Bretaña, una comisión real fué encargada de hacer una encuesta sobre la situación y ella concluyó por recomendar la reglamentación y la limitación, en nombre del interés público, del nuevo modo de transporte, hasta entonces completamente libre. Sus conclusiones principales tienen ya fuerza legal. La ley de 1930, llamada «Road Traffic Act», facilita notablemente la coordinación de los servicios por camino y por riel. Esta ley coloca bajo control oficial la explotación de todos los automóviles, ómnibus, camiones, etcétera, destinados al servicio público. Los empresarios están obligados por ella a obtener licencias para cada servicio que desean explotar. Para acordarlas, los «comisarios» deben tomar en cuenta la aptitud o capacidad de la empresa para el transporte requerido, la proporción en la cual las zonas respectivas son ya servidas, la medida en que el servicio proyectado es necesario desde el punto de vista del interés público, las exigencias de la región afectada en cuanto al tráfico y coordinación de sus diversos elementos o medios, comprendidos los transportes por riel. Los «comisarios» pueden subordinar las concesiones a la condición de que las tasas a percibir no sean excesivas y se fijen de manera a evitar la concurrencia ruinosa con otros sistemas de transportes (ferrocarriles principalmente).

Es demasiado temprano todavía para pronunciarse sobre los efectos de esa ley; pero, sin duda alguna, ella ha de contribuir eficazmente a la coordinación de los transportes por riel y por camino, dejando a cada cual desenvolverse en su propia esfera económica en beneficio común y del público en general.

En el Estado Libre de Irlanda, una ley semejante está actualmente en discusión. Contendrá disposiciones análogas a las que imperan ya en Irlanda septentrional, donde la circulación de vehículos automóviles está sujeta a condiciones determinadas: concesión previa, límite de velocidad, dimensiones, precauciones de seguridad, tasas, etcétera.

En Canadá, cada provincia ha establecido formas de contralor, especialmente sobre el funcionamiento de servicios para viajeros. Es valor entendido que «una reglamentación de dichos servicios, que exija una autorización antes que la explotación, es de una utilidad considerable para prever las concurrencias ruinosas. Las organizaciones administrativas de ese país cuidan limitar las autorizaciones a una sola empresa y toman en consideración los servicios existentes antes de librar un certificado de nueva concesión. Lo más frecuente es que los primeros certificados se renueven todos los años». (Boletín de febrero 1932 del Railway Research Service). La línea de conducta adoptada es parecida a la que actualmente se aplica en Gran Bretaña en el sentido de que se realiza un esfuerzo para eliminar la concurrencia inútil y ruinosas.

En Estados Unidos se ha progresado mucho en la coordinación de los transportes por riel, carretera, aire y agua. Han tomado la iniciativa de este movimiento las propias empresas ferroviarias con el propósito de mejorar su situación financiera. La legislación referente a los vehículos a motor se complica, sin embargo, por las facultades inherentes a los Estados de la Unión. Son muy celosos de sus poderes y así sucede que los reglamentos varían de un Estado a otro. Cada autoridad local y municipal tiene poder policial para reglamentar el tráfico con el objeto de reducir al mínimo el número de los accidentes, impedir la congestión y asegurar el uso adecuado de las carreteras. Los acarreadores comunes (sean taxi, ómnibus a motor o camión) deben obtener una patente de la municipalidad donde funcionan; pero, además, varios Estados exigen

que tales acarreadores obtengan también «un certificado de necesidad y conveniencia pública» del gobierno, lo que impone mayores restricciones. Los ferrocarriles han adoptado como línea de conducta la lucha contra la concurrencia del automóvil; pero, recientemente, un cierto número de compañías han ensayado coordinar los servicios por riel y camino, por intermedio de sociedades auxiliares; porque se ha reconocido que los ferrocarriles no pueden continuar con el monopolio de los transportes y que la coordinación de éstos debe ser organizada de modo que aquéllos y el automóvil puedan desplegar su actividad en sus radios más apropiados y rendir el máximo de servicios con un mínimo de gastos. Además de los países citados, hay muchos otros en los que el problema de la coordinación preocupa a las entidades afectadas y a los gobiernos. Especialmente en aquéllos en que los ferrocarriles son del Estado, se están tomando medidas para impedir que se implanten servicios de carreteras si no se presentan pruebas de su absoluta necesidad. En Italia, por ejemplo, donde el Estado explota las principales líneas férreas, se han sancionado reglamentaciones rigurosas con el fin de protegerlas. Los servicios a motor por carreteras son permitidos únicamente:

1º — Si son para abastecer a los ferrocarriles;

2º — Donde existe solamente una estación ferroviaria para servir a varios distritos;

3º — Donde los ferrocarriles no tienen establecidas comunicaciones entre unos pueblos y otros. En Australia, los gobiernos de varios Estados tratan también de proteger sus ferrocarriles mediante reglamentaciones, algunas muy severas, que controlan la explotación de los transportes por carretera. En Victoria, el «Acta de Omnibus a Motor» (rurales y urbanos), recientemente aprobada, ha creado una reglamentación rigurosa para el control de esos transportes. Se pueden iniciar servicios de ómnibus únicamente si se prueba que constituyen una necesidad pública, pero si hacen competencia a líneas férreas establecidas, deben pagar una patente mayor. Todos los vehículos a motor comerciales han sido colocados bajo el control de la «Junta de Caminos Rurales», estipulándose que la misma no les otorgue patentes cuando, por la ruta elegida, estuvieran destinados a competir directamente con un ferrocarril.

Está evidenciado, pues, que en la actualidad, el transporte automóvil por los caminos es un fenómeno corriente de carácter universal, que plantea a las naciones una serie de cuestiones económicas, cuya solución depende, en gran parte, de las situaciones y características ambientales.

En nuestro país se vincula en forma directa con el problema de la vialidad y el del mantenimiento de la estabilidad y eficiencia financiera de los ferrocarriles. Debe ser disciplinado, por así decirlo, de acuerdo con el principio de la coordinación, que significa colaboración y armonía de los diversos medios que conducen el tráfico nacional.

La experiencia demuestra que es razonable y prudente limitar, si no proscribir, la superposición de los sistemas en cuanto importa una inútil duplicación de inversiones de capital y puede dar lugar a competencias ruinosas y a un estéril sacrificio de riquezas.

En el orden de ideas expuestas, a fin de prevenir los males que pudiera ocasionar a la economía nacional una acción desordenada y sin contralor en el establecimiento de empresas de transportes automóviles, es que el Poder Ejecutivo ha preparado el proyecto de ley que somete a vuestra honorabilidad, proyecto que se ajusta a las disposiciones constitucionales y que responde a la necesidad, reconocida hoy unánimemente, de amparar los intereses del público en los nuevos servicios de transporte, exigiéndose a los empresarios una garantía efectiva de responsabilidad civil y salvaguardando, en lo justo, la eficiencia de los sistemas de comunicación ya establecidos al coordinarlos con los nuevos medios que el progreso crea y difunde.

En el proyecto se asigna la superintendencia sobre el tráfico caminero a la Dirección General de Ferrocarriles por considerar que reúnen caracteres similares las dos clases de transportes, que quedarían así sometidos a las mismas disposiciones legales y reglamentarias.

A la Dirección General o Nacional de Vialidad corresponderá, en consecuencia, todo lo referente a la construcción y reparación de caminos y a la Dirección General de Ferrocarriles todo lo concerniente al transporte, en general, y a las condiciones en que deberá efectuarse los vehículos a motor, como está ya reglado para los ferrocarriles.

Sin descender a otros detalles, el Poder Ejecutivo se permite señalar la conveniencia de dictar cuanto antes una legislación apropiada en esta materia; ya que la demora complicaría el problema colocando al Estado frente a intereses creados y a capitales invertidos para la prestación de servicios de transportes que, en muchos casos, podrán resultar antieconómicos por innecesarios o superabundantes.

Sólo me resta manifestar a vuestra honorabilidad que ningún inconveniente habría en que el proyecto sobre que versa este mensaje fuera sancionado como un capítulo de la ley de vialidad que actualmente tiene a estudio la Cámara de Diputados.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

AGUSTÍN P. JUSTO.  
M. E. Alvarado.

## II

### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º — Bajo la dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas, créase una repartición denominada Junta Nacional de Transportes, la que tendrá a su cargo el estudio, dirección y control de todos los transportes y su coordinación de tráfico y tarifas.

Art. 2º — Esta junta que será presidida por el ministro de Obras Públicas, estará integrada por el director general de Ferrocarriles de la Nación, el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, el director general de Navegación y Puertos de la Nación, un representante de las empresas de ferrocarriles, uno de las empresas de transporte por caminos y uno de las empresas de navegación. El desempeño de estas funciones por parte de los miembros de la junta lo será con carácter ad honórem.

Art. 3º — La junta estudiará todos los problemas del transporte ferroviario, fluvial, marítimo, y por caminos y proyectará la reglamentación general a que deberán ajustarse los transportes, en cuanto ellos tengan carácter de servicio público, sometiendo oportunamente sus conclusiones al Congreso de la Nación.

Art. 4º — Con el fin de eliminar las dificultades que hoy ofrece la obligatoriedad de tener patentes para vehículos automotores en cada municipio, la junta estudiará también la posibilidad de la implantación de la patente única en toda la República, reconociendo a las provincias y municipios el importe de las patentes de los vehículos cuyos propietarios tengan domicilio real dentro de sus respectivas jurisdicciones.

Art. 5º — Con el propósito de uniformar la legislación y reglamentación sobre los transportes en todo el territorio del país como complemento indispensable de la ley nacional de vialidad 11.658, la junta pondrá en conocimiento de los gobiernos de provincias las conclusiones a que haya arribado y recabará de las mismas su adhesión a fin de asegurar su cumplimiento dentro de las respectivas jurisdicciones.

Art. 6º — Las conclusiones a que arribe la Junta Nacional de Transportes serán impuestas por ley del Congreso.

Art. 7º — Comuníquese, etc.

*Rufino Inda.*

Señor presidente:

Tengo el agrado de someter a consideración de la Honorable Cámara el adjunto proyecto de ley por el cual se crea la Junta Nacional de Transportes, con el propósito de que las actividades del transporte en general puedan contar, una vez hecho el estudio que ella determina, con la legislación amplia que de hoy en más ha de ser requerida para su mejor coordinación y desenvolvimiento.

La Nación tiene ya creados sus organismos principales por separado para cada una de las ramas del transporte, a saber: para los transportes ferroviarios, la Dirección General de Ferrocarriles; para los transportes carreteros, la Dirección Nacional de Vialidad y para los transportes por agua, la Dirección de Navegación y Puertos. La coincidencia de que estas tres reparticiones dependan de un mismo ministerio — el de Obras Públicas — facilitará la tarea de estudiar a fondo las necesidades futuras del transporte; lo que podría hacerse sin lesionar muchos intereses en estos momentos en que aun no se han creado muchas de las dificultades, que no obstante ya se insinúan, y que será difícil, si no imposible, corregir más tarde.

Con el fin de que el estudio de este problema — que viene siendo materia de legislación en otros países — sea hecho con todos los antecedentes indispensables, he creído conveniente que la Dirección Nacional de Transportes esté integrada también por un representante de cada una de las ramas de esa actividad.

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 previsora, contemple todos los intereses, y en primer lugar los del público.

La gran ley nacional de vialidad que el Congreso sancionara en el período pasado, pronto comenzará a dar los frutos que de ella pueden esperarse si se aplican estrictamente sus cláusulas previsoras, cuya acción el país reclama incesantemente.

Entendemos perfectamente la enorme lucha de dos regímenes distintos de transportes: el del monopolio ejercido por los ferrocarriles y el de la libre concurrencia que se ejerce en el transporte carretero y en el marítimo y fluvial. Los intereses ferroviarios que han interestificado el país extendiendo sus líneas y estimulando su riqueza deben ser contemplados en la medida que sea posible construir sin destruir, así como no debe olvidarse que la Nación tiene invertidos aproximadamente pesos 500.000.000 en obras portuarias y que el país tiene una importante marina mercante de cabotaje que en estos momentos está casi totalmente paralizada.

Y cuando han de volver a emplearse importantes sumas de dinero con la aplicación de la ley nacional de vialidad número 11.658, necesario será tener en cuenta, que así como no

es lógico que paralelamente a la costa que es servida por líneas fluviales o marítimas, siguiendo a éstas, lo que ya ocurre, corran también líneas ferroviarias, no será justo que paralelamente a las vías férreas se construyan costosas carreteras pavimentadas. Ello es antieconómico y debe tenerse muy en cuenta cuando han de invertirse fondos extraídos al contribuyente en forma de impuestos. Ciertamente que en este último caso la regla no puede ser absoluta, pero en general ese concepto debe fijar normas y dar directivas. En este sentido la Dirección Nacional de Vialidad, que inicia recién sus actividades, puede facilitar grandemente la coordinación de los transportes.

A este respecto y circunscribiendo sólo la acción a la lucha entre el transporte ferroviario y el que se hace por caminos, anotamos lo que dice «La Prensa» en su edición del día 26 de agosto de 1933, después de transcribir las conclusiones de los congresos de Madrid y El Cairo:

«El Congreso argentino, recibió el año próximo pasado un proyecto del Poder Ejecutivo sobre esta materia.

«El proyecto de referencia se denomina de coordinación de los transportes y se inspira en las mismas ideas de los votos antes citados y en los precedentes legislativos de varios países de diversos continentes. Pero la cuestión es más amplia y el gobierno debe dominarla en toda su complejidad.» Y continúa el citado diario haciendo consideraciones respecto de la acción del Estado en la construcción de caminos. Dedúcese de ellos que la legislación será mucho más insuficiente si se contempla el problema para ambos transportes terrestres, dejando de lado los que se hacen por agua.

Al estudiar la coordinación de los transportes, su reglamentación y control deberá tenerse, también, en cuenta, que una de las ramas del transporte, la del automotor, no ha alcanzado aún la plenitud de su desarrollo y trabarla sería quizás atentar contra los intereses de la Nación misma.

Entendemos que en nuestro país, con sus largas distancias, con sus dilatadas costas y sus grandes centros comerciales pueden tener perfecta vida esas tres ramas del transporte, que coordinadas inteligentemente, servirán mejor a los intereses generales y permanentes de la Nación.

Rufino Inda.

### III

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1º — Créase una comisión ad honorem cuyo presidente será designado por el Poder Ejecutivo y que integrarán representantes de la Dirección Nacional de Vialidad, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Dirección General de Ferrocarriles, de Navegación y Puertos, de Correos y Telégrafos, de Aeronáutica Civil, de Comunicaciones del Ejército y de Aeronáutica del Ejército, de la Bolsa de Comercio, Sociedad Rural, Unión Industrial Argentina, ferrocarriles particulares y del Estado, Ministerio de Agricultura, sociedades de turismo, asociaciones de transportes en ómnibus y camiones, Bolsas de cereales, empresas de navegación y ministerios de Obras Públicas de las provincias.

Art. 2º — Esta comisión deberá estudiar la forma de coordinar los servicios de transportes públicos, camineros, ferroviarios, marítimos, fluviales y aéreos, sin otros objetivos que el mejor servicio, el cuidado de la economía general, el respeto de los derechos adquiridos, el estímulo de la producción, explotación y circulación de la riqueza y el máximo beneficio para los habitantes del país.

Art. 3º — La comisión podrá incorporar a su seno a los otros representantes de los diversos intereses afectados, los que tendrán voz, pero no voto, en las deliberaciones. Será secundada con elementos de las reparticiones mencionadas, para su mejor desenvolvimiento.

Art. 4º — La comisión estudiará también las reformas que convengan introducir en las leyes y reglamentos que hoy rigen los servicios ferroviarios y de navegación.

Art. 5º — Deberá proponer al Poder Ejecutivo las bases de un sistema orgánico de transportes, que articulará en uno o varios proyectos de ley, el cual o los cuales serán sometidos, oportunamente, a la consideración del Honorable Congreso.

Art. 6º — La comisión deberá expedirse en el plazo de cuatro meses desde su constitución.

Art. 7º — El Poder Ejecutivo reglamentará la forma en que se designarán los representantes por cada entidad y el número de los mismos.

Art. 8º — Comuníquese, etc.

Marcial J. Zarazaga.

Señor presidente:

Es innegable la necesidad de coordinar nuestros transportes rurales, así como es necesaria la armonía en el funcionamiento de los distintos órganos de una máquina. Son nuestra producción y nuestro consumo, nuestra misma sangre, la que nos da la vida; debemos, entonces, armonizar el funcionamiento de los conductos encargados de transportarlas.

Pero, un objetivo análisis de la cuestión nos acusa inmediatamente su complejidad; no debemos, entonces, precipitarnos y por procurar un beneficio hacer todo lo contrario. Por otra parte, conociendo que el problema existe, no debemos tampoco exagerar su gravedad, estamos a tiempo de preocuparnos ya de él, pero no es apremiante el mandato de adoptar soluciones. Para poder dictar una ley de coordinación de transportes es imprescindible hacerlo con conocimiento de causa, a base de estadísticas que proporcionen elementos de juicio concretos con que solucionar el problema y de los que hoy no podemos disponer.

Hacerlo, entonces, en estos momentos es aventurarse a dictar una ley que no pueda llamarse tal, por su inaplicabilidad, porque lesione intereses creados o porque vaya en desmedro de la producción, explotación y circulación de la riqueza de nuestro país, y por ende, de sus habitantes. Para dictar una disposición y que ésta tenga toda la fuerza que necesita es, imprescindible que esté en el espíritu del pueblo, que esté ya sancionada por la opinión; debemos entonces formarla con estudios repassados de una comisión en la cual estén representadas todas las fuerzas vivas del país, cuyos intereses se verán afectados por una ley semejante.

No puede escarsearse aisladamente la reglamentación del transporte automotor, sino que debe ser un todo integral con los ferroviarios, aéreos y navales.

Para una cosecha normal, los agricultores de Córdoba, abonan de 40 a 60 pesos de fletes por hectárea. Ahora preguntamos, ¿es esta cifra equitativa o exorbitante? Para poder contestarla sin reparos y tomar una resolución categórica sin temor de herir nuestra misma vida, como lo es el ferrocarril, debemos establecer un control severísimo, registrado por una institución que lleve la responsabilidad de tales medidas.

Comenzar por verificar el capital con que cada compañía cuenta, debe ser su inicial labor, sin pasionismo ninguno, realizando su justiprecio, si es necesario yendo hasta el detalle, sin descuidar por esto la visión general.

Los Ferrocarriles del Estado adquieren materiales análogos y construyen obras análogas también, pueden ser entonces una verdadera fuente de información sobre el costo real.

Los gastos mismos deben ser controlados sistemáticamente en igual forma que las entradas. Es necesario uniformar la contabilidad de todas las empresas para facilitar su control.

Recién cuando conozcamos al detalle y con la suficiente confianza, estos datos, podemos comenzar a hablar de coordinación de transportes.

Diferenciándonos en forma fundamental, tanto topográfica como política y comercialmente de los Estados europeos y norteamericanos, corremos riesgos enormes, si tomamos como «maquette» las reglamentaciones extranjeras, de que no se adapten a nuestro medio, peligro fácil de imaginar y puesto ya en evidencia en otros renglones si se quiere, pero como tesis general por el ingeniero Noel S. Anderson, del Departamento de Caminos de Estados Unidos, cuando dice: «Creo que hay una tendencia a utilizar parte de las especificaciones de otros países, sin dar el debido estudio al asunto respecto a su adaptabilidad a las condiciones locales existentes en el lugar». (Carta dirigida al presidente de la Dirección General de Vialidad, ingeniero J. Allende Posse, con fecha 10/11/1934).

Si contemplamos las reglamentaciones que al respecto se han dictado, o mejor dicho, propuesto en otras naciones, podremos concluir que son a base de estadísticas meticulosamente llevadas como en América del Norte o tendientes a proteger los ferrocarriles, cuando éstos son del Estado, por ejemplo Italia, condiciones ambas a las cuales estamos lejos de asimilarnos.

Por otra parte, en todos los países europeos y americanos del Norte, los capitales de los ferrocarriles son netamente nacionales, cosa que nosotros no podemos aseverar sin caer en la inexactitud. Entre tanto el camino es nuestro y los materiales son nuestros. El ferrocarril no paga impuestos ni tasas de ninguna especie, el automotor paga un 35 % de gravámenes

que van a engrosar el fondo destinado a realizar nuevas obras.

Tampoco la relación existente entre las longitudes de vía férrea y caminos de tránsito permanente es siquiera aproximada.

Hay que estudiar entonces las condiciones y elementos de juicio locales.

Es evidente que se debe evitar la concurrencia de servicios que si bien trae la competencia, el mejor contralor puede ser ruinoso, pues la práctica demuestra que, o se elimina una de las partes, quedando la otra dueña absoluta del terreno, sin contrincante, librándose entonces a su voluntad el resarcirse de posibles pérdidas anteriores, o se llega a un acuerdo, siendo la consecuencia que el público mantiene dos vías de transporte, cuando con una sería suficiente para subvenir las necesidades.

No es aventurado asegurar que es imposible que el ferrocarril mantenga el monopolio de los transportes, pero tampoco debemos ni soñar un instante que tal monopolio corresponderá al camino. El problema es dejar a cada uno en su esfera, es cierto, pero antes debemos determinar precisamente estas esferas para no caer en el error que traería fatales consecuencias.

También creo necesario que esta comisión encare el estudio de una diferenciación entre las distintas clases y condiciones de transportes automotores para imponer a unos mayores gravámenes que a otros, diferenciación cuya conveniencia es indiscutible.

Tiene que contemplar la tutela que debe ejercerse dentro de una medida justa, de los intereses de los pequeños empresarios de transportes colectivos, como medio de impedir la oligarquía, cuyos funestos resultados se palpan a diario.

Por ello, debe tener mesura en la instauración de depósitos de garantía y tasas, para evitar que éstas sean prohibitivas.

Dentro de las funciones de esta comisión creo está el estudiar la formación de un registro nacional de autovehículos, cuya conveniencia es enorme para el control que el gobierno debe ejercer en todo momento sobre todas las actividades. El estudio de una patente basada en el mayor recorrido, como ser una pequeña sobretasa al precio de la nafta tiene palpitante interés. La reglamentación que de esta comisión surja debe ser elástica, de modo que permita contemplar las diarias

variaciones de foco de este problema, modificaciones que son precisamente las que han tornado en inactual el proyecto de ley de coordinación que presentara el Poder Ejecutivo en el año 1932.

Creemos que antes de trabar la acción del transporte automotor para colocarlos al mismo nivel, debemos mejor, alivianar un tanto a los ferrocarriles de las pesadas reglamentaciones que se le imponen. Al haber grandes diferencias de formas, etcétera, no podemos pretender colocar a ambos métodos bajo un mismo sistema, pero si ambos deben ser coordinados.

Insisto en que no la adquirido el problema de la coordinación el cariz angustioso que quiere asignársele, hay entonces cómo distraer un período prudencial para estudiar la cuestión y dictar una resolución con base y análisis.

Posiblemente, sea necesario reunir el control y coordinación de todos los transportes en una sola entidad. Quedaría entonces la Dirección General de Ferrocarriles encargada del control de la construcción y mantenimiento de los elementos empleados por los ferrocarriles, para cumplir su finalidad, lo mismo que la Dirección de Vialidad, haría otro tanto con el camino. Otra entidad es la que, como digo, debe controlar y coordinar ambos servicios en forma integral.

Podría abundar en detalles concretos que apoyaran mis palabras, pero he preferido no distraer demasiado vuestra atención, presentando sólo un panorama general cuya veracidad es indiscutible.

La ley proyectada no rige para la producción de Santa Fe, que puede llegar a todos sus puertos sin restricción alguna. Tampoco rige para la provincia de Buenos Aires, que puede comerciar por todos sus numerosos puertos, sin que se rija por la ley de coordinación. Tampoco rige para las provincias limítrofes con los países vecinos, en su tráfico internacional.

La ley en proyecto sólo es severa para las provincias centrales que no podrán comerciar entre sí, ni con el exterior, sin la venia de la Dirección General de Ferrocarriles. Río Cuarto, Villa María, Bell Ville, no podrán llegar al puerto de Rosario; San Francisco al puerto de Santa Fe; Mendoza comerciar con San Juan, ni traer sus productos a cargar en los Ferrocarriles del Estado. Los ómnibus no podrán circular entre Tucumán y Cata-



marca, ni entre Tucumán y Santiago del Estero.

El Congreso Mundial de Economistas, convocado por la Cámara Internacional de Comercio y que acaba de clausurar sus sesiones en París, ha estudiado el problema de la coordinación de los transportes y ha llegado a tres conclusiones fundamentales.

La primera, es la única que persigue el proyecto a consideración de la Honorable Cámara y la resuelve mal, porque no corrige los errores de la explotación ferroviaria, sino que los quiere generalizar llevándolos al tráfico caminero, cuando lo que corresponde es corregir a aquéllos.

La segunda no es aplicable a este país, sino en las regiones muy adelantadas del litoral. En el interior, falta todo: ferrocarriles, caminos, ómnibus y camiones. No hay que poner una sola traba, sino dar las mayores facilidades posibles.

Además, se olvida que la escasez de vagones es un mal crónico en nuestro país y que es vital para la economía nacional el transporte rápido y barato.

Se olvida también que en el interior del país los servicios ferroviarios son escasos, pocos trenes por semana, y combinados para llegar a los grandes centros de población, pero con muy mal servicio de combinaciones locales.

La tercera aconseja una repartición de tráfico, y la ley proyectada sólo impone restricciones al uso del camino, pero no toma una sola medida relacionada con ferrocarriles. En Francia, la ley de coordinación impone muchas más medidas a los ferrocarriles que a los caminos.

*Marcial J. Zarazaga.*

#### IV

#### Despacho de la mayoría

(Orden del Día N° 126, año 1934)

*Honorable Cámara:*

La Comisión de Comunicaciones y Transportes ha estudiado los proyectos de ley: del Poder Ejecutivo sobre reglamentación del servicio público de transportes por tracción mecánica, por cuenta de terceros en los caminos interprovinciales y de los territorios naciona-

les, y del señor diputado Inda y otros, creando la Junta Nacional de Transportes, y la mayoría, por las razones que dará el miembro informante de la misma, os aconseja la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, etc.*

Artículo 1° — Toda persona o sociedad que se proponga efectuar mediante retribución el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, entre las provincias o entre cualesquiera de éstas y la Capital Federal, o en los territorios nacionales, deberá obtener previamente la concesión respectiva del Poder Ejecutivo de la Nación con intervención de la Dirección General de Ferrocarriles.

Estas concesiones no podrán exceder del término de diez años y no serán renovadas, negociadas ni transferidas sin expresa autorización del Poder Ejecutivo de la Nación.

Toda persona o sociedad que al promulgarse la presente ley se ocupe del transporte de pasajeros, encomiendas o cargas regidos por ella, deberá llenar los requisitos establecidos en la misma dentro de un plazo de noventa días y tendrá preferencia sobre cualquier otro solicitante para la concesión de servicios que estuviere prestando.

Art. 2° — Las provincias y municipalidades podrán reglamentar el tráfico de pasajeros, encomiendas o cargas en servicios locales, 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.

Art. 3° — Al estudiar las solicitudes de concesión que se formulen, la Dirección General de Ferrocarriles 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;
- 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 la coordinación, complementación o unificación de los otros medios de transporte con el transporte automóvil;
- d) Los demás factores económicos que convenga consultar para acordar o denegar las concesiones solicitadas.

A este efecto abrirá la Dirección General de Ferrocarriles informaciones públicas a las que podrán concurrir todas las personas o entidades que lo deseen.

Art. 4° — Toda empresa de transporte por camino, que haya obtenido concesión nacional, quedará exenta del pago de patentes provinciales y municipales siempre y cuando abone las tasas que se establecieron por la Nación por conservación de caminos. La falta de pago de esas tasas será causa suficiente para declarar la caducidad de la concesión. El Poder Ejecutivo convendrá con las provincias interesadas la distribución del importe percibido en concepto de tasas.

Art. 5° — Las tarifas de pasajeros, encomiendas y cargas de toda empresa de transporte por caminos a que se refiere la presente ley, deberán ser sometidas a la aprobación previa de la Dirección General de Ferrocarriles. Igual requisito regirá para las modificaciones de las ya aprobadas, ajustándose a las disposiciones pertinentes del reglamento de la presente ley. Mientras no se dicte dicho reglamento regirán las disposiciones del Reglamento General de Ferrocarriles.

Art. 6° — Los concesionarios de transporte por camino estarán obligados a recibir y transportar todas las cargas que se le ofrezcan conforme a las prescripciones del Código de Comercio para los acarreadores públicos y a acordar a sus empleados y obreros los mismos beneficios que rijan para el personal de ferrocarriles de jurisdicción nacional.

Art. 7° — El Poder Ejecutivo al reglamentar la presente ley establecerá las condiciones que los vehículos deberán llenar con el fin de garantizar la seguridad e higiene de los pasajeros y la mejor conservación de los caminos en que circulen.

Art. 8° — Toda solicitud de concesión para establecer un servicio de transporte por camino, 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 haya lugar. Esa garantía no será menor del 20 % del capital que se destine al establecimiento de un servicio. La solicitud de concesión deberá ser presentada en un sello de doscientos pesos.

Art. 9° — Es obligatorio en toda clase de transportes de viajeros en automóvil, por caminos interprovinciales, la expedición de boletos de modelo aprobado, así como también de cartas de porte para las mercaderías, previamente aprobadas. En todos los casos, los referidos documentos habrán de desprenderse en el acto de su entrega al público de las correspondientes matrices o talonarios, que servirán de justificantes. Dichos boletos y cartas de porte-recibos, deberán contener el precio, estaciones de iniciación y fin del viaje y tonelaje transportado, según el caso y demás datos que imponga la Dirección General de Ferrocarriles. Las empresas de transporte regulares, permanentes o temporarias para cualquier clase de tráfico, estarán obligadas a remitir por duplicado a la Dirección General de Ferrocarriles relaciones jurídicas en las que consten entre otros datos, número de billetes expedidos, detallados por clases y trayectos, precio o tarifa en cada caso e importes respectivos. Estas relaciones habrán de referirse por separado a cada línea en el caso de ser varias las que explota la empresa.

Igual sistema se aplicará en el caso de encomiendas y mercaderías, debiendo indicarse, clase de mercadería transportada, toneladas, toneladas-kilómetros, kilómetros recorridos con carga máxima y vacíos, número de consignaciones, importes recibidos, etcétera. Igualmente estarán obligadas a llevar la contabilidad de acuerdo a las disposiciones y reglamentos que dicte la Dirección General de Ferrocarriles, la que tendrá facultad ilimitada para proceder, en todo tiempo, al examen de los libros y documentos relacionados con el negocio del transporte.

Art. 10. — Los concesionarios de transporte por vehículo automóviles estarán obligados:

a) A aceptar el transporte de las personas y efectos que estén autorizadas para conducir sin acordar preferencias por razón de tiempo o lugar;

b) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la autoridad competente al acordarles la licencia, precio que sólo podrá recibirse en dinero o cheques contra bancos acreditados;

c) A no acordar diferencias de trato a ningún cargador, sin autorización especial de la Dirección General de Ferrocarriles;

d) A realizar los transportes con los recorridos y velocidades autorizados por la Dirección General de Ferrocarriles;

e) A suministrar a la misma dirección todos los demás datos estadísticos que le sean requeridos sobre funcionamiento financiero de la empresa;

f) Los transportes de personas o cosas de propiedad del Estado gozarán del cincuenta por ciento de rebaja y deberán ser efectuados por los concesionarios hasta un límite que no pase del 20 % de la capacidad anual de transporte de la empresa.

El servicio de correspondencia y encomiendas postales deberá ser prestado por los concesionarios en las mismas condiciones que los ferrocarriles;

g) Los concesionarios de servicios de transporte deberán estar asegurados contra todo riesgo y comprendiendo los riesgos de terceros.

Art. 11. — En las disposiciones de la presente ley no está comprendido el transporte de productos si son conducidos en un vehículo automóvil de propiedad del productor, ni el transporte de las cargas que el comprador efectúe en su interés, utilizando un vehículo de su propiedad. La prueba de tales extremos incumbirá a quien los alegare.

Art. 12. — En todos aquellos casos no previstos por la presente ley, regirán por analogía las disposiciones de la ley número 2.873 en cuanto sea aplicable y las penalidades es-

tablecidas en la misma se reducirán, en sus máximos y mínimos, a la mitad.

Art. 13. — Comuníquese, etc.

Sala de la comisión, 26 de septiembre de 1934.

*Carlos A. Pueyrredon. — Facundo Escalera. — Rafael Biancofiore. — Alfredo L. Spinetto. — Uberto F. Vignart.*

#### Despacho de la minoría

(Orden del día N° 126, año 1934)

—Ver proyecto del señor diputado Inda, página 1.994.

**Sr. Presidente** (Noble R. J.). — En consideración.

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

Señor presidente: Coordinar los transportes entre el riel y el camino es un problema planteado desde la sanción de la ley de vialidad. Piden solución los obreros ferroviarios, lo aconseja el Poder Ejecutivo, que envió el mensaje y proyecto de ley respectivo. Lo exige la economía nacional. Los gremios obreros del riel, especialmente La Fraternidad y la Unión Ferroviaria, han enviado varias notas a esta Honorable Cámara, notas que todos los señores diputados conocen, pidiendo la sanción de esta ley, que tanto afecta a sus intereses. Los obreros la piden, señor presidente, porque se trata del pan de sus hijos, que peligra. Estos modestos pedidos, las notas serias de las empresas, los eruditos estudios del eminente ciudadano don Ezequiel Ramos Mexía, todo ha contribuido a hacer un acopio de material de estudio importantísimo, que se ha tenido en cuenta en este despacho y está a disposición de los señores diputados una serie de antecedentes que sería largo traer para este informe.

—Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Comisión de Legislación General, doctor Carlos D. Courel.

Las líneas férreas argentinas de propiedad particular representan hoy

pesos 3.500.000.000, y las del Estado 800.000.000, es decir, casi la mitad de todas las inversiones extranjeras radicadas en el país y en conjunto, una suma igual al monto de la deuda nacional.

Su extensión es de 41.000 kilómetros y los gastos que actualmente demanda la explotación del negocio exceden de \$ 400.000.000, vale decir, casi la mitad del presupuesto de la Nación.

Hay 140.000 individuos que, con sus familias, suman como 500.000 habitantes que colaboran en la industria que ha invertido mayores capitales, que ha levantado las fábricas más grandes y eficientes, y, sobre todo, la que ha unido pueblos y mercados y facilitado el intercambio de hombres y de ideas, realizando con eficacia de gran estadista, la unión nacional. Lo ha dicho Sarmiento.

Cuenta Camilo Vallaux, que el problema más grave que afrontaron los americanos del Norte, fué el de dar la sensación de la unidad política a aquel país enorme. Entonces, afiebrados por la urgencia con que debía realizarse la tarea, echaron los rieles sobre el suelo, casi en el aire, y por él hicieron correr sus trenes, cortando el desierto, que no tenía más jalones que las estaciones del ferrocarril y la garitas de los señaleros. En cada parada, el jefe de la estación y el *sheriff* — muchas veces la misma persona — simbolizaban la autoridad del Estado y la conciencia constructiva de aquel país.

Si Camilo Vallaux hubiera conocido la Argentina, podría haber dicho lo mismo, con ligeras diferencias circunstanciales.

Lo que no previeron, no ya los hombres del 60 y 70, sino los que en 1907 dictaron la ley Mitre, fué que las empresas aparentemente favorecidas por una exención y regularización de impuestos, iban a llegar a constituir la entidad compradora más fuerte que actúa en el mercado interno.

Según el informe de la junta honoraria nombrada para el estudio de la situación financiera y económica de los ferrocarriles, que me place seguir, en

el año 1929 las empresas adquirieron materiales y artículos de producción nacional con destino a la explotación, mejoras, construcciones, etcétera, por valor de \$ 40.000.000, y al presente, debido a la crisis ferroviaria, el valor de las adquisiciones de artículos y efectos nacionales, ha descendido a pesos 13.000.000, suma mayor que la empleada en compras en el extranjero por el mismo concepto, que fué sólo de pesos 11.000.000 en 1933.

Alguna vez se ha querido poner sobre los ojos de quienes, por saber llegar al fondo de las cosas propician este proyecto, la telaraña de las compras que las empresas de otros medios de transportes realizan en el país. El valor de la telaraña lo evidencian las cifras que acabo de leer.

Bien. Toda esta construcción que el país ha ido levantando paso a paso, con la ayuda de los capitales británicos y franceses, que se le fueron incorporando, corre peligro.

Hoy la situación de esos mismos capitales es crítica. Lo es porque la depresión económica los afectó como a todas las demás fuerzas vivas del país. Es un hecho que difícilmente puede remediarse con leyes.

Pero, lo que puede corregirse por vía legislativa debe afrontarse con la seguridad de que cuanto hagamos en este sentido estará inspirado por las mismas ideas, y obedecerá a los mismos impulsos que movieron a Mitre, Sarmiento, Vélez Sársfield, Avellaneda, Roca y a todos los que fomentaron la construcción de ferrocarriles.

No se trata de darles ventajas. Se trata de hacer juego limpio, *fair play*, como dicen los ingleses.

En 33 países civilizados se ha afrontado la misma situación. Por vía legislativa puede facilitarse la explotación más económica de sus instalaciones.

El proyecto que tengo el honor de informar, defiende al ferrocarril porque lo pone en un pie de igualdad con el camión, y protege los intereses nacionales, porque asegurará el funcio-

namiento normal de todos los medios de transporte.

Dos objeciones fundamentales se hacen al proyecto de ley que propicia la mayoría: Si existe un problema ferroviario y si está bien estudiado el proyecto de coordinar los servicios nacionales de transporte. Dejando la contestación de la segunda pregunta para más adelante, entraré a ocuparme de la primera.

Quizá sorprenda que al tratar el proyecto de ley de coordinación de los transportes haya dedicado unos minutos al estudio de un aspecto de las inversiones de capital ferroviario realizadas en el país.

Las inversiones de capital en los ferrocarriles alcanzan a la suma casi sideral que enuncié, y es esta parte inmensa del patrimonio nacional la afectada por la crisis más honda que ha sufrido el país.

La Junta Honoraria en su análisis, que es un modelo de concisión y de profundidad, pone con unas pocas cifras en descubierto toda la gravedad del problema.

En el año 1929, último de la prosperidad mundial, los ferrocarriles particulares de la República tuvieron entradas por valor de \$ 591.600.000. En sólo cuatro años las entradas disminuyeron hasta alcanzar solamente 405.642.000 pesos.

Las cifras, sólo con su enunciado escueto, traducen la gravedad de la declinación. La merma ha sido de \$ 185.963.873, lo que en cifras relativas significa una caída de 31 por ciento.

Por su parte, los gastos de explotación de los ferrocarriles no han podido disminuirse en una proporción, siquiera aproximada, a la disminución sufrida por las entradas brutas.

La cifra para el año 1929, era de \$ 226.309.000 y la correspondiente al año 1933 fué de \$ 330.616.693. En cifras relativas equivale a decir, que sólo se han reducido en un 22 %, o sea en \$ 95.691.898 moneda nacional.

Pero las cifras citadas, solamente se refieren a las entradas brutas y a los

gastos de la explotación, que no es lo mismo que hablar de las entradas líquidas de los ferrocarriles. Yendo a ella, el cuadro adquiere contornos aun más serios. El rendimiento líquido bajó de \$ 165.296.475 obtenido en el año 1929, a la suma de \$ 75.025.500, que es la cifra del año 1933. El descenso ha sido de más de 50 %. Teniendo presente la importancia de la industria ferroviaria como factor coadyuvante de la producción y como instrumento de política económica, por lo que realiza dentro de las fronteras del país y por la propaganda que con su base se hace en el exterior, sirviendo de señuelo para la incorporación de capitales a la economía nacional, se puede medir en todas sus proyecciones, la importancia que este estado de postración financiera por el que pasan los ferrocarriles, tiene para el porvenir de la República.

Una de las causas de la disminución de las entradas de los ferrocarriles, se encuentra en la disminución de su tráfico.

El tráfico de cargas ha disminuído de 46.160.000 toneladas para el año 1929, a 34.623.000 para el año 1933. Una parte de la caída de este tráfico se debe a la competencia de los caminos carreteros.

Dejo para la última parte de esta exposición, el estudio de los efectos económicos de la lucha entre ambos medios de transporte.

Paso a ocuparme del aspecto jurídico.

¿Cómo se desenvuelve el tráfico ferroviario y cómo se desenvuelve el tráfico caminero en la República Argentina?

Los ferrocarriles están sujetos a las prescripciones de un cuerpo de leyes que les establece un estatuto propio. Cada ferrocarril tiene que cumplir las prescripciones de la ley Contrato de concesión, y las de la ley Mitre, si es posterior a la sanción de ésta.

La ley número 2.873 crea un minucioso estatuto ferroviario, al que debe someterse «la construcción y explota-

ción de todos los ferrocarriles de la República, así como las relaciones de derecho a que ellos tienen lugar». A ella debe agregarse el prolijo Reglamento General de Ferrocarriles, la ley número 10.657, la número 5.703, la número 10.650 y muchas más.

Los camiones no tienen en general más obligación que la que surge de los reglamentos de tráfico, generalmente locales, y que únicamente tratan de la velocidad, sistema de patentes y de contravenciones puramente municipales pero que cada provincia está legislando en forma severa y diferente, sin una legislación nacional uniforme.

En materia de legislación especial para obreros y empleados, los ferrocarriles tienen que ajustarse a disposiciones legales estrictas, que significan verdaderas cargas.

Los empresarios de camiones no están sujetos a más prescripciones que las generales del derecho común sobre responsabilidad civil y las de la ley de accidentes del trabajo. Lo mismo ocurre en materia de transporte.

¿Es justa semejante desigualdad?  
¡Evidentemente, no!

Agréguese que los caminos han sido construídos por la colectividad y que sólo desde hace muy poco tiempo su construcción está a cargo de los consumidores de nafta.

¿Es admisible que bajo un régimen igualitario como el establecido por nuestra Constitución nacional se cobije, a un mismo tiempo, el transportador sujeto a cuerpos legales de seriedad indiscutida y el porteador dedicado al fleté de lance, que despoja a los ferrocarriles de su mejor tráfico, válido de su arbitrario sistema de tarifas y sobre todo de la libertad que le asiste para rechazar toda carga que no sea francamente remunerativa o exceda la capacidad de su instrumento de transporte?

Queda otro interrogante. ¿Cómo se va a resolver el problema que en materia de legislación social crean los diferentes regímenes? ¿Se va a privar a los obreros ferroviarios de las ven-

tajas que han obtenido en épocas de bonanza, o se darán estos mismos beneficios a los obreros del transporte automotor? La solución del problema ferroviario en materia obrera no está en descargar a los ferrocarriles de las obligaciones que ahora pesan sobre su economía, sino en cargar con algunas a los camiones. Conste que no es por socialismo que sostengo esto, sino por deber social, aspecto que contemplamos siempre los conservadores.

El obrero ferroviario ha merecido la atención del legislador. No hay ninguna razón para que no la merezca el obrero del camión y cuando las cosas se miran con la altura que exige la banca que ahora ocupamos y el honor que nos ha discernido el país, hay que pensar que la protección adecuada de los hombres entregados a las tareas de la industria redundará en beneficio de ellos y de sus hijos. No hay población relativamente feliz, donde existe miseria o no se protege debidamente a quienes por sí solos no pueden defenderse de las asechanzas de la vida.

Razones económicas imponen semejanza de cargas para los ferrocarriles y camiones. Razones humanas exigen que los empresarios del transporte automotor se sujeten a las mismas condiciones.

Un tratamiento inequitativo de los ferrocarriles restringirá la importación de capitales para emplearse en la industria. Los economistas han estudiado con detenimiento la importancia que para el progreso de una nación tiene la incorporación de capitales o el fomento de la actividad ahorradora. Tanto, que han llegado a clasificar a los países según la cantidad de hombres y de capitales que tienen y su relación con la extensión superficial.

Cuanto más densa es una población, mayores industrias admite el país por la baratura de uno de los elementos de la producción: la mano de obra.

Cuanto mayor abundancia de capital tiene un país, mayor posibilidad de una producción barata existe por la abundancia del otro factor de la misma: el capital.

Sin embargo, si la población es muy abundante y faltan capitales, el trabajo no tiene un rendimiento proporcionado a su inversión, porque precisamente lo que permite el mejor rendimiento es la combinación acertada de los medios fundamentales de la producción: capital y trabajo.

Cuando los capitales no se encuentran en justa proporción con la mano de obra, disminuye su rendimiento, de tal manera que emigran espontáneamente hacia países donde exista un equilibrio más grande entre las fuerzas de la producción.

Nuestro país está calificado como uno de poca densidad humana y de poco capital.

Este tipo de países presenta características económicas particulares que les dan una fisonomía económica y social propias.

La poca densidad de la población atrae inmigrantes, y la poca cantidad de capitales invita a su importación.

La abundancia de tierras, característica de la poca densidad humana, es de por sí un capital apto únicamente para las explotaciones agrícolas ganaderas. Estando dedicada la mayor cantidad de energías nacionales, queda como campo de acción para las industrias nada más que aquél que les es factible, por contar con núcleos de población más sólidos o por una gran abundancia de capitales.

País con grandes centros urbanos pero sin producción de hierro y de combustible barato que hayan fomentado industrias metalúrgicas de vida autónoma, sus relaciones de intercambio interno, si bien se realizan de la ciudad al campo y viceversa, no tienen el sentido que revisten las mismas relaciones en los países de gran densidad de población y con grandes capitales.

En efecto, la ciudad actúa como comerciante y como banquera y la campaña como productora.

La ciudad actúa como comerciante importando del extranjero todas aquellas mercancías que por ser características de países con un alto grado de industrialización, resultan más econó-

micas traídas del exterior que fabricadas en el país. La ciudad manufactura tejidos y materias de lujo, y también algunos productos alimenticios de tipo secundario. Todo esto lo rotula con el nombre genérico de mercaderías y lo envía a la campaña.

La campaña, a su vez, envía toda su producción agrícola o ganadera a las ciudades y puertos, desde donde se efectúa la distribución interior y el comercio exterior, que en la Argentina adquiere contornos importantísimos.

Esta relación de dependencia de nuestro país con los mercados extranjeros, tanto para la importación como para la exportación, es la que explica la importancia que para su economía tiene el comercio exterior; de ahí el alto porcentaje de éste, *per capita*. Para el año 1933 alcanzó a 169,80, de los cuales, 93,20 se debieron a la exportación y 76,60 a la importación.

Con un país cuya economía está ordenada de la manera que sucintamente he explicado, la principal atención del legislador ha de dirigirse hacia los medios de comunicación que sirven de lazo de unión entre la campaña y la ciudad o los puertos.

La importación de capitales que se efectúe ha de orientarse en el sentido de mejorar las vías de comunicación y los medios de transporte, puestos que éstos son los destinados a abrir nuevas zonas a la producción y a realizar su distribución más rápida y económica.

Véase cómo la misma circunstancia económica está exigiendo la protección de los medios de transporte existentes y la realización de una política de las vías de comunicación que permita el mejor aprovechamiento de todos los recursos nacionales.

Si no se defiende a los ferrocarriles, que son la base estructural de todo el sistema circulatorio del país, con una legislación adecuada que los ponga en un terreno de igualdad con todos los demás medios de transporte, difícilmente se incorporarán nuevos capitales, estancándose su producción y deteniéndose en consecuencia, su progreso.

El problema del transporte debe ser encarado con un criterio profundamente realista. He señalado la importancia vital que para la Nación Argentina tiene la distribución económica de su sistema de transporte.

¿Cómo puede acertarse con la mejor distribución? Tomando en cuenta las características especiales de cada vehículo o de cada sistema de vehículos.

Todavía el ferrocarril y el barco siguen siendo los medios de transporte más económicos por su capacidad y su velocidad.

Prescindamos del segundo. Los ferrocarriles son los únicos medios de transporte con una capacidad casi ilimitada de tráfico y con una duración tan grande, que el material invertido en ellos, puede amortizarse con cuotas mínimas.

La vida de una locomotora es prácticamente ilimitada, mientras que la de un motor automóvil es sumamente reducida. Es común ver contar la duración de los motores de explosión por horas o por kilómetros recorridos, mientras que cuando se habla de duración de locomotoras, siempre se cuenta por años.

Lo mismo pasa con las vías, en las que desde el quebracho de los durmientes, hasta el acero de los rieles, todo está significando una perdurabilidad extraordinaria.

Los caminos se destruyen con facilidad, máxime en nuestro país, donde suelen verse las tropas de carros de diez y más caballos, transitando tranquilamente sobre el asfalto de las carreteras recién construídas. Lo mismo pasa con las tropas de hacienda, que si no utilizan más los caminos firmes, es por temor de los arrieros y reseros, de que se estropeen las pezuñas de los animales.

Cuando me referí a las relaciones entre el campo y la ciudad, señalé que la ciudad era vendedora de mercaderías generales, que cambiaba a la campaña por sus productos.

Las mercaderías generales permiten fletes más altos que los productos agri-

colaganaderos. En cambio representan un volumen de transporte mucho menor que éstos. De ahí que todo el tráfico nacional pueda dividirse en dos grandes categorías, con características propias: el tráfico ascendente y el tráfico descendente. El tráfico ascendente va desde las ciudades hasta la campaña y lleva las mercaderías. El tráfico descendente recoge la producción y la baja a las ciudades y los puertos.

El primero está constituido por las mercaderías llamadas generales, que es el que proporciona las mayores utilidades a las empresas ferroviarias. En cambio, el descendente transporta mercaderías para las cuales el valor del servicio es mucho menor, y a las que se cargan los fletes más livianos.

Los ferrocarriles compensan estos fletes menores con los mayores que pagan las generales, y de esta manera pueden realizar sin pérdida sus servicios.

En el año 1929, el tonelaje de mercaderías generales fué de 11.185.000 toneladas y en 1933 bajó a 5.620.000. El transporte de productos industriales, que también tiene tarifa remunerativa, descendió en un 18 % y los materiales de construcción, que también pagaban buenos fletes, casi han dejado de transportarse.

Si el tráfico de los productos de la tierra, es decir, aquél cuyo transporte se hace a tarifas más baratas, hubiese aumentado, quizá no hubiera sido tan seria la repercusión que la caída del tráfico de las mercaderías de mejor flete ha tenido sobre la economía ferroviaria. Pero no ha aumentado; de manera que el problema se revela en toda su crudeza.

Los ferrocarriles — y no olviden los señores diputados que entre ellos están los Ferrocarriles del Estado — tienen dos tipos de gastos: los directos y los indirectos. Los primeros son los gastos de tracción y están representados por el personal, el combustible y demás consumos que efectúa diariamente el ferrocarril por cada unidad de transporte.



En cambio, los segundos, que también se llaman inversamente proporcionales, representan los ocasionados por la instalación de las vías, de las obras de arte, de las estaciones, etcétera, y se reparten entre todos los transportes efectuados.

Se sigue que cuanto mayor sea la cantidad transportada, más barato será el flete, porque estos gastos se repartirán sobre mayor cantidad de objetos.

El límite teórico mínimo se acercará a cero, y de esta manera, cuanto mayor sea la cantidad de efectos transportados, más se acercará el costo del transporte a los gastos directos que ocasiona.

El mal más acentuado que aqueja a los ferrocarriles argentinos es la poca densidad del tráfico. Desde luego, el tráfico ascendente no alcanza a llenar el 20 % de los vagones que van a buscar la producción, porque es menor, y los camiones substraen a los ferrocarriles todos aquellos transportes de fletes más remunerativos y no lo hacen gratis.

La construcción de caminos paralelos a los ferrocarriles tiene un sentido antieconómico que salta a la vista. Al quitar a los ferrocarriles su mejor tráfico, encarecen el flete de las mercaderías que antes transportaban por menor precio; y como éstos son principalmente productos de la tierra, quiere decir que se va a recargar el costo de producción, lo que no es recomendable para llevar al país adelante.

No hay vehículo alguno que pueda transportar por tierra con la velocidad y baratura que lo hace el ferrocarril, pero no quiere decir esto que el ferrocarril sea el único medio de transporte económico que exista.

La coordinación del transporte entre los caminos y las vías podría solucionar estos problemas. Es la misma idea que propició el ingeniero Emilio Mitre cuando presentó a esta Honorable Cámara su proyecto de ley, sancionado como tal bajo el número 5.315, que lleva su nombre, y también está prevista en

el artículo 3º de la ley de vialidad que sancionó el Honorable Congreso hace dos años.

El ferrocarril es irremplazable para los transportes a larga distancia.

Le dan a esta categoría su velocidad, su baratura, las instalaciones que tiene y su extraordinaria capacidad de transporte.

En los trayectos medios es insustituible para todos los transportes que en su clasificador no figuren con tarifas altas y aun así habrá algunos, los que requieren mayor velocidad, como por ejemplo el tráfico de encomiendas, que a pesar del flete alto no admitirá la competencia del camión.

En los trayectos cortos, el ferrocarril solamente podrá transportar aquellas mercaderías de poco precio cuyos fletes sean reducidos. Se explica porque ningún dueño de camión va a llevar arena o pedregullo a fletes menores que los que cobra el ferrocarril.

La producción nacional seguirá siendo transportada por los ferrocarriles, por el precio a que éstos pueden hacerlo y porque tienen la obligación de transportar toda carga que se les presente, obligación que no tienen actualmente los camiones.

Dentro de la anarquía actual, el camión del empresario viene a desempeñar el poco airoso pero aprovechado papel de competidor desleal de los ferrocarriles.

La función del organismo que por la ley proyectada se va a crear, consistirá, principalmente, en darle a cada medio de transporte la amplitud y el desempeño más económico.

Es decir, que el legislador se va a anticipar por esta ley a los hechos que con su dura inexorabilidad concluirán por reducir cada medio de transporte al límite que le es propio y natural. Un país donde no hay ahorro disponible, no puede permitirse el lujo de esperar que por la destrucción de capitales se establezca el equilibrio, porque perderá dos cosas: primero, los capitales desperdiciados, y segundo, todo el pro-

greso que bien aplicados hubieran dispensado al país.

Cuando estaba en auge la teoría del *laissez faire*, se hubiera justificado acaso la inercia, por el atraso de los conocimientos económicos de aquella época.

No es éste el modo de pensar de nuestra época. No hay una sola manifestación individual que no esté en cierta medida regulada por el Estado, directa o indirectamente.

Poco a poco el Estado ha ido asumiendo una cantidad de funciones tan grande que aparece ejerciendo una verdadera tutela sobre las relaciones jurídicas y económicas de los individuos. Este robustecimiento de los poderes del Estado ha obligado al legislador a anticiparse a la experiencia, buscando la forma de prever los acontecimientos y de darles solución oportuna.

Antes se hablaba de la ley de la oferta y la demanda con la unción con que enunciamos los grandes misterios de la divinidad. Era exacta en sus resultados y un regulador eficaz de la actividad social. Hoy la ley ha sido relegada a un lugar secundario.

Un clásico, frente a la investigación que se ha realizado sobre si los frigoríficos ganan mucho o poco, se hubiera cruzado de brazos esperando tranquilamente el resultado. Si la demostración era de que ganaban mucho, se hubiera conformado con decir que el atractivo de la ganancia llevaría a instalar nuevos frigoríficos y la competencia entre ellos disminuiría sus utilidades, hasta hacerlas casi exactamente iguales a la retribución lógica del capital. Hoy, ni liberales ni socialistas se conforman con este criterio, más cuando se ve que la ley de la oferta y la demanda no puede jugar con la soltura con que la anuncian los clásicos, porque casi no hay actividad humana que no sufra restricciones que redunden en perjuicio de aquella soltura.

La coordinación de los transportes es otra manifestación del Estado, procurando intervenir en la economía, para salvar pérdidas que siempre redundarán en contra de la Nación.

Mientras no se dicte la ley de coordinación, no habrá cesado la destrucción de capitales que actualmente provoca la lucha inicua entre medios de transporte diferentes. He dicho inicua, porque mientras unos están trabados por prescripciones legales minuciosas, los otros se mueven con libertad anárquica.

El gobierno actual se ha caracterizado por su esfuerzo para adaptar la legislación a la nueva fisonomía económica que poco a poco iba tomando el mundo. Hijo de fuerzas liberales, no ha vacilado en dictar una legislación que se acerca mucho a la sostenida por los sistemas filosóficos que dan mayor preponderancia al Estado.

El Banco Central, la Junta de Carnes, la Junta Reguladora de Granos, la Junta Reguladora del Vino, la Junta Nacional de la Desocupación, la ley número 11.729, y esta misma, que ha propiciado con tanto entusiasmo el Poder Ejecutivo, están indicando la sensibilidad con que el gobierno acude a remediar los males de la hora, dentro, también, de las normas de la hora.

De los proyectos sometidos a nuestro Congreso, desde 1932, pocos han sido estudiados con mayor detenimiento y con mayor acopio de antecedentes nacionales y extranjeros que el presente.

Los antecedentes nacionales están constituidos por el proyecto del Poder Ejecutivo, la petición que han hecho las grandes empresas ferroviarias y sus obreros, las abundantes publicaciones sobre el tema, especialmente los estudios del señor Ezequiel Ramos Mexía, y están ratificados por el informe de la Junta Honoraria para el estudio de la situación económica y financiera de los ferrocarriles, que por el prestigio de los hombres que la integraron es un aporte de singular valor.

Los antecedentes extranjeros son de una abundancia extraordinaria. Todos los países del mundo, enfrentaron el problema con una decisión que asombra. Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, etcétera. — suman treinta y tres

países — se apresuraron a dictar leyes que han revestido dos aspectos: primero, la protección a los ferrocarriles, segundo, la coordinación del transporte terrestre y marítimo, procurando el mayor rendimiento del instrumental económico de cada país.

Los antecedentes que disponemos son de dos clases: los científicos, que obedecen a estudios y conclusiones de congresos, comités y conferencias, y los legislativos, formados por las leyes que se han dictado para resolver el problema.

Recordaré sintéticamente, los principales:

Las conclusiones adoptadas por el Congreso Internacional de Ferrocarriles en la sesión efectuada en Madrid de 1930, son catorce. Puede leerse en el «Bulletin de Transport International par Chemins de Fer», número de abril de 1931, página 254.

La primera, plantea el problema tal cual lo he hecho en este informe. Dice así: «La importancia creciente del transporte por automóvil y su concurrencia con el transporte por ferrocarril, exigen, en el interés común, de ambos medios de transporte, así como en el interés del público, una apreciación justa de su valor respectivo, en el conjunto de las comunicaciones y la coordinación de sus servicios.

«Para llegar a tal fin es indispensable modificar el régimen actual de las empresas de transporte por automóvil, que en la mayor parte de los países están colocadas en una situación de privilegio frente a los ferrocarriles, en el sentido de que los transportes por automóvil soporten totalmente aquellos gastos del camino a que den lugar; las responsabilidades civiles y comerciales debidamente asumidas y las prescripciones concernientes a la duración de trabajo y, por fin, que las cargas públicas que pesan sobre ambos medios de transporte estén igualmente repartidas.»

La segunda, señala que el régimen de libre competencia no presenta ventaja alguna del punto de vista del interés

público, máxime cuando no añade ninguna ventaja a la eficacia del servicio que ya prestan los ferrocarriles existentes. Las demás conclusiones señalan la ventaja del automóvil para ciertos transportes, que los ferrocarriles deberían tener un derecho de preferencia para tener la concesión de líneas regulares de automóviles; la ventaja con que se han adoptado en algunas empresas sistemas de transportes directos de puerta a puerta; los progresos técnicos que mejoran los ferrocarriles; el hecho de que la vía férrea sigue siendo el medio más económico de transporte y los tropiezos con que choca, por las cargas legales y las excesivas reglamentaciones que les quitan agilidad; que la legislación ferroviaria fué dictada teniendo en vista el monopolio del servicio que los transportes camineros han roto, lo que debe contemplar el legislador atenuando aquellas leyes y la esperanza de que los transportes por carreteras, convenientemente coordinados, se convertirán en un poderoso auxiliar de los ferrocarriles ayudando a completar y desarrollar las comunicaciones en beneficio del interés público.

El Comité de Expertos Independientes, nombrado por la Cámara Internacional del Comercio, en Washington, en el año 1931, produjo un informe más extenso que el que recién recordé y de extraordinario interés.

El informe empieza por señalar que una gran parte del transporte de mercaderías por ferrocarril está ligada al tráfico internacional, lo que exige que se prescinda de soluciones de carácter puramente nacional y se tenga en cuenta los métodos aplicados en otros países.

Después de un estudio y clasificación de los ferrocarriles de acuerdo a la manera en que son explotados, señala que éstos han tenido un semimonopolio de los transportes, que ha motivado, a su vez, un recargo en las prescripciones legales, lo que los ha atado. «El efecto de este conjunto de obligaciones sobre la explotación de las grandes líneas férreas es evidentemente desfavorable».

Ha perjudicado seriamente y hecho imposible en ciertos casos, la explotación de ferrocarriles, de interés secundario y local, particularmente afectados por la disminución del tráfico por los recientes progresos del transporte automóvil. Después estudia las relaciones entre el Estado y los transportes por automóvil; y continúa estudiando las modalidades para regular las relaciones entre la carretera y el ferrocarril. Dice que pueden aplicarse cuatro principios: el de la concurrencia sin restricciones, el monopolio completo de todos los transportes terrestres, la coordinación de dos monopolios concurrentes, uno, englobando todos los transportes por ferrocarril y, por último, la competencia coordinada entre la carretera y el ferrocarril en el marco de su organización actual.

Respecto de la competencia coordinada dice, que es el régimen «hacia el que la mayoría de los países tienen tendencia a orientarse, porque su aplicación implica el mínimo de cambios fundamentales en la política actual de los transportes, consiste en realizar un equilibrio entre los ferrocarriles y los transportes por automóviles, modificando sus respectivas cargas y su reglamentación. A este efecto, será preciso atenuar el rigor del reglamento que rige la explotación y las tarifas de los ferrocarriles, fijando los límites técnicos y jurídicos en los que los transportes por automóvil podrán actuar libremente».

En Alemania, las pérdidas sufridas por el Ferrocarril del Reich, por la competencia de los transportes carreteros, fué valuada en 1928 por el doctor Zietschmann en 380.000.000 de reichsmarks, más o menos 2.280.000.000 de francos. Para 1932, fueron valuadas por los señores Villamil y D'Ocon Cortis, en un informe presentado entonces a la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles celebrado en el Cairo a principios de 1933, en 500.00.00 de reichsmarks, o sea 3.000.000.000 de francos. Cálculos más moderados sostienen que esta cifra debe ser reducida a 2.400 millones.

Semejante situación imponía actitudes decisivas. Se tomaron medidas administrativas y otras puramente técnicas de explotación.

Las primeras, por el decreto ley del 6 de octubre de 1931, que veremos más adelante al estudiar los antecedentes legislativos. Las segundas, se tradujeron en el mejoramiento de los trenes de pasajeros, la multiplicación de las salidas, la reducción de los tiempos de recorrido, el aumento de confort, la difusión de los viajes de excursión y de fin de semana.

En materia de cargas se han introducido modificaciones en el sistema tarifario, se ha prolongado el horario de las estaciones, se ha creado el reparto de los objetos perecederos durante los domingos y feriados, se han desarrollado los medios mecánicos de carga y descarga, etcétera. Además de estas mejoras diversas se ha incorporado el sistema de *containers* y se ha llevado la competencia contra los camiones a su mismo terreno, organizando sistemas complementarios de transportes automóbiles.

Actualmente el tráfico automóvil de los ferrocarriles se ejerce sobre 205 líneas que representan una longitud de 4.586 kilómetros.

En Bélgica, se han adoptado medidas parecidas, siendo de notarse que se ha contemplado el cese de la explotación por vías férreas y su reemplazo por servicios de autobús, en aquellas líneas secundarias cuyas estaciones están alejadas de las poblaciones y servidas por autobuses.

En Gran Bretaña el problema tomó caracteres muy agudos, obligando a la autoridad a reglamentar, por vía administrativa, el funcionamiento de las empresas de transportes carreteros cuya situación era mucho más favorable que la de los ferrocarriles, desde el punto de vista administrativo y fiscal.

Las medidas legales consisten en la Railway Road Bill y la Road Traffic Act. La primera, data del año 1928 y reglamenta la forma en que las compañías de ferrocarriles pueden hacer los transportes por automóviles, y la segunda, del 1º de agosto de 1930, que es un verda-

dero código, reglamenta la construcción de los vehículos, las velocidades que están severamente limitadas: 20 y 30 millas para los auto-cars, 5 a 30 para los camiones, 3 a 16 para los tractores e instituye el seguro obligatorio, subordinando la explotación de los servicios públicos de pasajeros al otorgamiento de licencias.

La ley británica es tan minuciosa en este sentido, que divide el territorio en 13 regiones distintas, colocada cada una bajo la autoridad de 3 comisarios y con el objeto de examinar las solicitudes. En cada solicitud se tiene en cuenta el estado de los caminos a recorrer, la medida en que ya están frecuentados y las necesidades de la región. Elimina los servicios inútiles y mal remunerados y coordina los diversos medios de transportes.

No acaba aquí la legislación británica sobre la materia. En 1929, el gobierno británico había creado la Royal Commission of Transport. Obedeciendo a sus sugerencias, el ministro Pybus, a cuyo cargo estaba la cartera de Transportes, creó, en marzo de 1932, un comité formado por directores de las cuatro grandes compañías de ferrocarriles y representantes de los acarreadores por caminos. Puso a su frente, como «Chairman» al ilustre Sir Arthur Salter, el autor de *Recovery*, libro admirable.

El comité empezó por proponer una fórmula de prorratio de los gastos que demandan la conservación de los caminos, basada en el tonelaje kilométrico y el consumo de nafta. Se exigiría la suma de £ 23.847.554 a los camiones y la cantidad de £ 36.152.446 a los demás vehículos automóviles. Continúa el informe sosteniendo que los automóviles deben pagar una licencia, ajustarse a ciertas obligaciones en lo que se refiere a salarios, a las condiciones del trabajo y a la buena conservación de los vehículos. Dividía los empresarios que acarreaban mercaderías del público, de los industriales que aseguran por sus propios medios, el transporte de sus materiales o mercaderías. La autorización sería de-

negada si la empresa fuera contraria a los intereses del público o no estuviese de acuerdo con sus necesidades. También aconsejaba que se prohibiese reglamentariamente, que ciertas categorías de tráfico se desplazasen del ferrocarril a los camiones.

Véase cómo Inglaterra, la liberal Inglaterra, la nación más apegada a los principios individualistas, la cuna de Adam Smith, se amolda a las exigencias de la nueva organización que poco a poco va sistematizando, bajo un orden diverso al estudiado por los clásicos, las relaciones económicas y sociales.

En Italia la competencia del automóvil al ferrocarril es tan intensa que los ferrocarriles la consideran la causa principal de la disminución en las entradas.

Se calcula que los servicios turísticos representan anualmente un tráfico de 5.000.000.000 de pasajeros-kilómetros. En materia de cargas la red de líneas explotadas por los servicios de transporte automóvil alcanza a 65.000 kilómetros, asegurando el tráfico anual de 700.000.000 de toneladas-kilómetros de carga.

El gobierno autorizó a las empresas de transportes ferroviarios para participar en empresas que revistan el carácter de sociedades anónimas por acciones y que se propongan la adquisición y el aumento del transporte por ferrocarriles, así como la explotación de los servicios complementarios y accesorios. Por su parte los ferrocarriles crearon el Instituto Nacional del Transporte, con el objeto de procurarse y asegurarse el mayor tráfico posible, y encargado de contribuir, aun indirectamente, a la explotación que sea indispensable para alcanzar ese fin. Además, ofrece a los cargadores facilidades especiales, a fin de hacer competencia a las empresas de automóviles existentes que no hubieran celebrado contrato con él. Presta algunos servicios por automóviles y realiza el tráfico a domicilio.

También crearon un servicio comercial de tráfico con objeto de co-

mercionalizar su actividad, se han ocupado de acelerar los transportes, y han autorizado en algunos casos el reemplazo de los trenes por servicios automóviles.

En Suiza se han adoptado medidas sobre la base de una colaboración equitativa entre ferrocarriles automóviles, partiendo del principio de que los derechos de carga deben ser iguales.

Los detalles de toda la legislación extranjera, en lo que afecta a la coordinación entre el riel y el camino, están sintetizados en un cuadro sinóptico, que voy a pedir se inserte en el Diario de Sesiones.

**Sr. Presidente** (Courel). — Si hay asentimiento, así se hará.

—Asentimiento. (1)

**Sr. Pueyrredon.** — En Alemania existe un decreto-ley de 6 de octubre de 1931 sobre transporte automóvil, que establece la obligación de obtener licencia para transportar con regularidad, por medio de automóviles y mediante retribución, viajeros más allá del límite de cada municipio, y mercancías a distancias superiores a los 50 kilómetros.

Establece un tribunal o un comité de autoridades que han de decidir si un tráfico o un medio de transporte está sometido a las disposiciones del decreto. Exige garantías desde el punto de vista de la seguridad de la explotación, de la capacidad de la empresa para asegurar el servicio, y que éste no vaya contra los intereses públicos.

Su artículo 7º exige que «antes de la concesión de la licencia, en la zona de tráfico de la línea de transporte de viajeros autorizados — deberán ser oídas — las empresas de transportes públicos existentes, los agentes de administración encargados de la conservación de las carreteras, así como las Cámaras de comercio e industria que tienen competencia en la residencia de la empresa».

(1) Véase página 651.

Se cuida que las licencias no lesionen intereses públicos y se exige la publicación del horario y las tarifas antes de su entrada en vigor. Los precios del transporte deberán ser aplicados con uniformidad.

El artículo 22, inciso 1º, merece ser leído: «El ministro de Vías y Comunicaciones del Reich fija de una manera uniforme los precios del transporte para todo el Reich. Estarán calculados en tal forma, que la competencia de precio entre los ferrocarriles y los vehículos automóviles repose sobre la misma base y que la estructura de las tarifas de los ferrocarriles alemanes no quede comprometida. Antes de cualquiera modificación importante, se deberá consultar al Ferrocarril del Reich, a una delegación de la economía de los transportes automóviles designada en el párrafo 4º, primera parte, y a un comité especial nombrado por el ministro de Vías y Comunicaciones compuesto por siete delegados económicos.»

El título IV está dedicado a las disposiciones comunes penales y transitorias.

En Bélgica, la ley sobre servicios públicos de autobuses y automóviles data del 21 de marzo de 1932.

Como la alemana y como la proyectada por la mayoría de la comisión, distingue en los servicios «ofrecidos a terceros y los realizados por propio interés». También respecto a los servicios organizados en ocasión de acontecimientos imprevistos o para suplir la insuficiencia momentánea o la suspensión provisional o accidental de servicios públicos de transportes. Estos últimos quedan, como los particulares, excluidos de las disposiciones de la ley.

Queda prohibido establecer servicios sin autorización y ésta no podrá otorgarse, en los casos de licencia temporaria, para un recorrido ya servido por un servicio de transporte regular.

Exige la investigación referida especialmente a la utilidad, al itinerario y al monto de las tarifas antes de conceder la autorización para establecer los servicios permanentes.

Se autoriza a la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas para establecer y eventualmente explotar servicios de transporte automóvil por camino. También se autoriza para adquirir interés en los mencionados caminos.

En España, las disposiciones datan de la época monárquica, y el real decreto denominado reglamento, tiene la minuciosidad y la extensión de un verdadero código.

En 19 de julio de 1934 se decretó el otorgamiento a las compañías ferroviarias, de concesiones de servicios de transporte por carretera, previo informe de la Comisión de Transporte.

En Estados Unidos se dictó la llamada «ley de emergencia sobre transportes ferroviarios de 1933». Por la sección II del título I de dicha ley, se creó el Coordinador Federal de los Transportes, cargo que ha ocupado hasta ahora el señor Joseph Eastmann, cuyos discursos han causado sensación.

Es interesante leer el principio de la sección, dice así:

«A objeto de fomentar y proteger el comercio interestadual con relación al transporte ferroviario, evitando y removiendo los obstáculos y gravámenes que pesan sobre él, resultante de la actual aguda situación económica, y a fin de salvaguardar y mantener un sistema nacional de transportes adecuados, créase por la presente el cargo de Coordinador Federal de los Transportes, quien será designado por el presidente con acuerdo del Senado, o por el presidente de entre los miembros de la comisión.»

La sección IV también debe leerse: Dice que los propósitos son:

«1º — Alentar, promover o exigir medidas de parte de los acarreadores y compañías subsidiarias, sometidas a la ley de comercio entre Estados, que:

«a) Eviten superposiciones innecesarias de servicios y elementos de cualquiera naturaleza y permitir el uso común de terminales y las vías correspondientes a los mismos o necesarias para tal uso en común. Sin embargo, ninguna ruta existente en la

actualidad será eliminada, no siéndolo con el consentimiento de todas las líneas participantes o por orden del coordinador;

«b) Controlar las concesiones, los servicios accesorios y los precios de los mismos y demás procedimientos que afecten el servicio o la explotación, a fin de que pueda evitarse la reducción indebida de las ganancias netas; y

«c) Evitar otros gastos inútiles o evitables.

«2º — Promover la reorganización financiera de los acarreadores, teniendo debidamente en cuenta los derechos legales, para reducir los gastos fijos en la extensión requerida por el interés público y mejorar el crédito del acarreador.

«3º — Disponer el estudio inmediato de otros medios para mejorar las condiciones en que se desenvuelve el transporte en todas sus formas y la preparación de planes al efecto.»

Considero útil leer unos párrafos de uno de los últimos discursos del coordinador federal Eastmann, pronunciado en la Cámara de Comercio del Estado de Nueva York. Es una pieza de una justeza — claro está que dentro de la manera americana, — y de una profundidad, que permiten catalogarla entre las mejores exposiciones conocidas sobre el tema.

En la primer parte del discurso, estudia las mejoras que los ferrocarriles por sí solos debían y podían introducir en los servicios que prestaban. Dice después:

«Hasta aquí, sólo he hablado de ayuda propia en la industria ferroviaria. Se necesita otra ayuda. En los últimos quince o veinte años, las facilidades de transportes de la Nación han aumentado enormemente con el resultado de que existe gran exceso de servicios y condiciones de la más intensa competencia entre las distintas formas de transporte y dentro de cada grupo. Los ferrocarriles no son los únicos acarreadores que están sufriendo. Todos sufren y están descontentos. La situación es un caos y hay desmoralización.

«Esto no es bueno ni para los transportadores ni para los negocios en general. Es indispensable que el gobierno intervenga para poner orden y dar estabilidad. Debe actuar no con el propósito de suprimir o lesionar algún medio de transporte, puesto que todos ocupan su lugar, sino con el fin de colocar la competencia bajo un contralor razonable y evitar que ésta socave los cimientos de todo el sistema de transporte. El punto vital es ocuparse de esta situación, tomando el bienestar de la Nación como punto de mira. Los intereses particulares formulan sus demandas, tratando cada cual de sacar filo a su arma especial, y entre ellos son capaces de desbaratar cualquier proyecto razonable, salvo que nuestros legisladores sean capaces de vislumbrar el interés público a través de la niebla creada por intereses particulares. Formulo este programa en forma sucinta:

«1º — Que cada medio importante de transporte sea colocado bajo un mismo grado de contralor federal, ajustado a sus propias condiciones peculiares.

«2º — Que este contralor sea ejercido por una sola comisión federal, la Comisión de Comercio entre Estados, a fin de que las normas sean consistentes y bien coordinadas.

«3º — Que la comisión sea reorganizada para esta impropia tarea, a fin de que su contralor sea lo más expeditivo, eficaz y competente posible, y administrado con un completo conocimiento de cada medio de transporte.

«4º — Que a la oficina del coordinador del transporte, se le dé carácter permanente y se la declare anexa a la comisión, con el propósito de proyectar, prevenir y coordinar, a fin de que el gobierno, en estrecho contacto con el desarrollo del transporte que se está operando tan rápidamente, esté en situación de prevenir los males antes de que acaezcan, y pueda ayudar a los acarreadores a cooperar entre sí y disponer la debida coordinación de sus esfuerzos.

«5º — Que se proteja en forma razonable el trabajo ferroviario desplazado

por los proyectos de coordinación, mediante un sistema de indemnización por despido, a fin de que estos proyectos, que son esenciales para el futuro bienestar de la industria, no sean frustrados, pero sí llevados a cabo sin excesiva dureza para los empleados.

«6º — Que sean revisadas las disposiciones de la ley de quiebras en cuanto a los ferrocarriles se refiere, a fin de fomentar la reorganización financiera de los ferrocarriles en quiebra. Debe hacerse frente a los hechos; en los mercados ya han sido descontados. Los ferrocarriles con una pesadísima carga de deudas deben ser reorganizados de manera que afronten el porvenir con mejor perspectiva de crédito.

«Además, en estos momentos, mi personal está dando término a un estudio del muy complejo asunto del grado de subvención que nuestros gobiernos podrían dar, directa o indirectamente, a los diversos medios de transportes, y cuántas injusticias en este sentido se podrían corregir: Puedo aseguraros, no obstante, que no hemos dejado piedra sin remover para descubrir los hechos y que arribaremos a nuestras conclusiones sin temores ni favores.

«Si los ferrocarriles y nuestros otros medios de transporte han de permanecer en manos de particulares, no puedo proponer ningún otro programa para una satisfactoria explotación futura que el que ya he esbozado. Se propone combinar la ayuda propia, inteligente y decidida de parte de los acarreadores, con la fiscalización regular y la cooperación del gobierno federal. Además de los asuntos que ya he mencionado, contempla el progreso gradual de las fusiones y consolidaciones en casos que pueda demostrarse que son en beneficio público, la ayuda financiera del gobierno durante el periodo de transición a la situación de mejor crédito particular mediante empréstitos en términos razonablemente liberales. Si los acarreadores, los que usan nuestros medios de transporte, los que han invertido capitales en éstos, sus empleados y nuestras reparticiones de gobierno



prestan a este programa el apoyo necesario, confío que gradualmente pueda dominarse la situación. Requiere ciertos sacrificios presentes de parte de muchos, pero sólo en retribución por la perspectiva de futuros beneficios que los compensen.»

En Francia, se ha dictado una serie de medidas que contemplan los diversos aspectos y problemas, y que han ido resultando de las necesidades prácticas que se iban presentando.

La ley del 8 de julio de 1933 modifica el sistema de impuestos directos sobre el transporte, y adapta el régimen de las grandes empresas de ferrocarriles, de interés general a las necesidades actuales en el orden técnico y económico. Esta ley fué complementada por un acuerdo celebrado el 16 de julio de 1933 entre la Compañía del Ferrocarril de París a Orleans y la Compañía de los Ferrocarriles del Midi a efecto de realizar una comunidad de intereses financiera, comercial y técnica, entre ambas compañías y poner en práctica una amplia fusión de su explotación. El decreto del 30 de diciembre de 1933 trae disposiciones interesantísimas, como la que establece que «las tarifas a aplicarse pueden consistir en la indicación de un precio máximo y un precio mínimo». La misma disposición rige para los servicios que las empresas podrán ser autorizadas a establecer en reemplazo de los ferroviarios.

Un decreto posterior, del 19 de enero de 1934, consigna medidas de un interés destacado. Establece entre otras, que «el Ministerio de Obras Públicas podrá autorizar a las empresas a suspender sus servicios total o parcialmente, en una línea o sección de línea, cuando estimen que dichos servicios están asegurados por otro medio de transporte», «a hacer efectuar bajo la fiscalización y responsabilidad de las mismas el servicio de una línea o sección de línea con otro medio de transporte distinto al ferrocarril o por otro itinerario», «a simplificar las formas de percepción estableciéndolas sobre

bases distintas que la del número de kilómetros y las fracciones de peso», «a modificar las tasas mínimas de percepción» y sigue así, dando una elasticidad que antes no tenía, al estatuto ferroviario.

El decreto del 19 de abril de 1934, trata la coordinación de los transportes ferroviarios y carreteros, y en 25 de febrero de 1935 se dicta un reglamento de administración pública para la ejecución del decreto del 19 de abril. Por él se crea un comité técnico departamental de los transportes, que estará integrado por delegados representantes de las grandes empresas de ferrocarriles de interés general, de las empresas secundarias de ferrocarriles de interés general, de empresas de vías férreas de interés local y de tranvías que exploten líneas en el departamento, de las empresas carreteras que tengan en el departamento contratos con el Estado, el departamento o las comunas, de las empresas libres de transporte público de pasajeros por automóvil que exploten servicios en el departamento, y de las empresas libres de transporte de cargas por automóvil que exploten servicios en el departamento.

El párrafo primero del artículo 12, sienta una regla general: «el plan de organización de los transportes debe formularse con el objeto de suprimir las duplicaciones onerosas para las finanzas públicas y la economía general del país».

También los decretos del 15 de mayo, 30 de junio y 21 de septiembre de 1934 se ocupan de la coordinación de los ferrocarriles y las vías navegables.

En Gran Bretaña, se dictó con fecha 3 de agosto de 1928 una ley titulada «Ley de transporte por caminos del F. C. de Londres y Nordeste de 1928». El artículo 3º de la misma, dice en su primera parte: «La compañía puede proveerse, poseer, explotar y utilizar vehículos arrastrados o movidos por fuerza animal, eléctrica o mecánica, en cualquier distrito a que dé acceso la red de la misma o la de un comité ferroviario que posea o explote un ferrocarril, en cuyo comité la compañía

esté representada, y podrá, mediante dichos vehículos, transportar por caminos, pasajeros y equipajes, encomiendas y mercaderías.»

El artículo 12 establece que el servicio de transporte por caminos será una actividad secundaria de la compañía.

La ley de tráfico carretero y ferroviario de 17 de diciembre de 1933 permite a los ferrocarriles el cobro de tarifas convencionales.

La parte primera de dicha ley está dedicada al tráfico carretero. Su artículo 1º dice: «(1) con sujeción a las disposiciones de esta parte de la presente ley, ninguna persona hará uso de vehículos de carga en camino público para el transporte de mercaderías:

«a) Por flete o retribución; o b) a los efectos o con relación a cualquier industria o comercio que dicha persona explote, sino en virtud de una concesión».

Apréciase la severidad de la disposición.

La ley distingue tres tipos de concesión: el a), el b) y el c), para transportes públicos, transportes limitados y transportes particulares, respectivamente. El período de vigencia será de dos, uno y tres años. El artículo 6º da a las autoridades concedentes amplio poder discrecional — entiéndase bien —, para otorgar o rechazar las solicitudes de concesiones de los tipos a) y b).

Se confía al ministro, previa consulta con el Consejo Consultor de Transportes, el derecho de ordenar, prohibir o restringir el manejo del vehículo en los caminos que especifique.

La rápida revista que hemos efectuado del panorama que actualmente ofrece la legislación mundial sobre el transporte, y en especial sobre la coordinación de los tráficos ferroviario, carretero, y fluvial, revela la seriedad y la urgencia que reviste la sanción de una ley que contemple los fenómenos que el transporte y sus problemas están ofreciendo aquí.

Alguna vez se ha dicho que el problema de la coordinación de los transportes no está suficientemente estudiado.

¿Puede decirse semejante cosa después de la lectura de los antecedentes que consigno? ¿Qué es lo que falta estudiar? Lo que ha ocurrido hasta hoy o lo que puede ocurrir si no se legisla. El problema argentino del transporte es igual al de los demás países y sólo se diferencia en intensidad. La situación actual de los ferrocarriles argentinos está mostrando el aspecto teórico y práctico del asunto. Más, no puede pedirse.

La coordinación entre el tráfico ferroviario y el carretero es una exigencia perentoria de la hora presente.

No hay más que tender la vista sobre un plano de los ferrocarriles argentinos, sean éstos de jurisdicción nacional o provincial, para tener la evidencia de que la mayoría se han trazado siguiendo las viejas rutas nacionales y el resto abriendo nuevas rutas en el desierto.

Las zonas de influencia se interfieren, y en varios sistemas aparece la competencia del Estado.

Esta ley es un primer paso y toca los aspectos generales del problema para crear el ordenamiento dentro del caos actual.

El próximo paso deberá ser la consolidación de cada sistema particular, y así por etapas sucesivas, sin apresuramiento, con la calma necesaria para realizar labor duradera, se irán dictando las disposiciones que han de integrar algún día el nuevo código del transporte, que será su estatuto propio y que normará toda la actividad nacional en la materia.

No se concibe que servicios públicos de la gravitación que tienen los de transporte para la economía argentina, puedan tratarse así, en plural.

Nuestra ordenación económica exige hablar de un servicio público de los transportes, que ensamble los distintos medios y sistemas, dándoles la armonía suficiente para que realicen su función sin roces que se traduzcan en pérdidas de energías sociales y de riqueza nacional.

Así lo preveo. Cuando puse mi dedicación al servicio de este proyecto de ley, lo hice mirando a lo lejos, porque comprendí su trascendencia.

Voy a entrar, señor presidente, a considerar el despacho de la comisión.

El despacho de la Comisión de Comunicaciones y Transportes ha sido modificado desde el proyecto y mensaje originales del Poder Ejecutivo. El primer despacho se redactó a fines de 1933. Se había nombrado una subcomisión presidida por el señor diputado Cortés Arteaga, la que escuchó opiniones de numerosas entidades afectadas por esta legislación. Caducó el despacho por razones reglamentarias, y el año pasado, en las últimas sesiones, la comisión que presido redactó un nuevo despacho. Una vez publicado, empezaron a llegar observaciones, que arreciaron cuando se supo que la Honorable Cámara pensaba tratar la coordinación de transportes durante el actual período.

Parecería que la orden del día del año pasado lo hubieran considerado como una simple expresión de deseos individuales de los miembros de la comisión y vino la alarma entre los intereses que se creían afectados cuando observaron que se había fijado día de sesión para tratar la preferencia. Ahí arreciaron las cargas. En ese trance se hicieron numerosas objeciones al despacho, algunas de ellas atendibles. Los miembros de la Comisión de Comunicaciones y Transportes manifestaron a todos los que deseaban hacerlas, que las hicieran, que no supeditaban su amor propio ni su vanidad personal sobre los intereses que le estaban confiados y al mandato que le dió la Cámara para dictaminar sobre ese asunto. Y tanto es así, que aceptó volver ese asunto a comisión para que ella contemplara las objeciones hechas. Muchas de ellas han sido atendidas y la comisión las hizo suyas.

Creemos que la forma en que se ha despachado ahora, concilia la inmensa mayoría de los intereses que se consideran afectados.

Voy a referirme, someramente, a uno por uno de los artículos del despacho.

Por lo pronto, el artículo 1º se aparta en el nuevo despacho, del anterior y del del Poder Ejecutivo, en el hecho de que se crea una comisión. Antes era

el director general de ferrocarriles el coordinador, al estilo americano; pero antes tenía también otra disposición la ley, por la cual todas las entidades debían ser escuchadas.

La comisión está formada por un presidente, designado con acuerdo del Senado, para que pueda ser presidida por una persona imparcial, que no pertenezca al riel ni al camino, debido al antagonismo que en este momento existe entre ambos medios de transporte, y que esperamos desaparezca una vez sancionado este proyecto de ley. Además, la integran el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, el administrador de los Ferrocarriles del Estado, el prefecto general marítimo, el director general de los ferrocarriles de la Nación, un representante de las empresas ferroviarias y otro de las empresas de transporte automotor.

Se trata, en seguida, de la duración de los miembros de la comisión y de la forma de designar a los representantes de las entidades no oficiales, es decir, los de las empresas ferroviarias y los de las de transporte automotor. Para eso se ha establecido que cada una de esas entidades agrupadas presenten una lista de diez nombres al Poder Ejecutivo, para que éste efectúe la elección de acuerdo con la reglamentación que oportunamente dicte.

A excepción del presidente, los demás miembros de la comisión desempeñarán sus funciones ad honórem, pues algunos son funcionarios oficiales con retribución fija en sus cargos y otros son representantes de las empresas, que percibirían sus honorarios de éstas.

El artículo 2º dice: «Toda persona o sociedad que se proponga efectuar, mediante retribución, el transporte de pasajeros, encomiendas o cargas, por cuenta de terceros», etcétera. Me detengo aquí, para recalcar quiénes caen bajo la ley y quiénes son los que no están comprendidos en la misma.

Queda bien entendido y debe saberlo el público que habla sin conocimiento del asunto o que se presta a las campañas tendenciosas en contra de este proyecto, que esta ley es para los trans-

portadores y los acarreadores por cuenta de terceros y no para los que tengan que acarrear sus propios productos en camiones ni para los que paseen en su propio automóvil.

Continúa el artículo segundo en la siguiente forma: «...en o entre los territorios nacionales o entre éstos y las provincias, o entre las provincias o entre ellas y la Capital Federal, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes».

Esto quiere decir, que una empresa de camiones para transportar cargas por cuenta de terceros, dentro de la provincia de Buenos Aires, por ejemplo, sin salir de su territorio, no está regida por esta ley sino por la provincial. Pero si esa misma empresa de transportes quiere pasar de la provincia de Buenos Aires a la de Santa Fe o a un territorio nacional, o a la Capital Federal, etcétera, entonces tendría que obtener el permiso exigido por la ley.

Continúa el artículo 2º: «Toda persona o sociedad que al promulgarse la presente ley se ocupe del transporte de pasajeros, encomiendas o cargas por cuenta de terceros, deberá llenar los requisitos establecidos en la misma, dentro de un plazo de 90 días y tendrá preferencia sobre cualquier otro solicitante para el otorgamiento del permiso a los fines del servicio que estuviere prestando.» Recalco que tendrán preferencia las empresas de camiones o de pasajeros que vienen de las provincias hacia la Capital, las que han puesto el grito en el cielo suponiendo que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes las va a dejar de lado, ante el pedido de nuevas empresas para establecer análogos servicios.

En la ley no se puede establecer ninguna disposición aconsejando buen sentido a la Comisión Nacional de Coordinación, pero los altos funcionarios que van a ocupar los cargos, tendrán el buen criterio de interpretar estas palabras, para dar preferencia a los que están actualmente establecidos y no perjudicar legítimos intereses crea-

dos. Sin embargo se podría contemplar el asunto al discutirse en particular.

**Sr. Wade.** — ¿Quiere decir, entonces, que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes entra en funciones recién cuando el transporte es interprovincial?

**Sr. Pueyrredon.** — Sí, señor.

**Sr. Wade.** — Muy bien.

**Sr. Pueyrredon.** — Interprovincial, sí; intraprovincial, no.

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

**Sr. Pueyrredon.** — «Los permisos no podrán exceder de diez años, y no serán renovados, negociados ni transferidos sin expresa autorización de la comisión», dice después.

«Queda excluido expresamente de las disposiciones de la presente ley el transporte realizado por cuenta de los propietarios de vehículos automotores con propósitos puramente individuales, ajenos al comercio del transporte, aunque se trate de adquisición o venta de mercaderías o productos, así como también el transporte por cuenta de terceros, cuando se efectúe en vehículos automotores conducidos por sus propietarios.» Esto significa que cuando un chacarero tenga un camión y quiera transportar su cosecha o la mercadería que haya comprado o vendido no le rige la ley de coordinación; ése ya no es comerciante, no luera...

**Sr. Wade.** — ¿Y esa prueba, a quién le incumbe, señor diputado?

**Sr. Pueyrredon.** — ... sino que recoge su cosecha y la transporta...

**Sr. Presidente (Courel).** — ¿Admite las interrupciones el señor diputado?

**Sr. Pueyrredon.** — Si son breves y pertinentes, con mucho gusto.

**Sr. Presidente (Courel).** — Serán admitidas, siempre que se hagan con permiso de la Presidencia.

**Sr. Pueyrredon.** — La prueba de tales extremos, señor diputado, incumbirá a quien los alegare, dice el final del artículo.

**Sr. Wade.** — ¿Al que transporta, o al que hace la impugnación?

**Sr. Pueyrredon.** — A quien transporta. Si, por ejemplo, un inspector de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes dijera al chacarero que va transportando su cosecha que debe mostrar su licencia, y no la tiene, el chacarero probará que transporta sus productos; es perfectamente claro.

Quiero hacer notar a los señores diputados esto que es una novedad en el nuevo despacho. El final del artículo 4º dice: «que queda excluido también el transporte por cuenta de terceros cuando se efectúe en vehículos automotores conducidos por sus propietarios». Esta excepción se ha hecho porque alguien observó que, como esta ley regía al que comerciaba con fletes, había casos en que el chacarero que hubiera perdido su cosecha o tuviera un camión desocupado podría destinarlo a transportar la cosecha de un vecino o a transportar mercaderías dentro de la zona donde estuviera su chacra, zona que podría ser lindera con otra provincia; se aceptó que podría quedar excluido de la aplicación de la ley el propietario conductor del camión, aun cuando transportara por cuenta de terceros. Esto hace desaparecer toda objeción posible fundada en argumentos de índole sentimental alusivos al pobre camionero, al «pobre hombre que tiene su camioneito»; queda excluido de las prescripciones de la ley y puede transportar para otros. Sin embargo, estoy seguro de que este hombre que tiene un camioneito, va a ser el primero en acogerse a la ley, porque cuando tenga que cruzar de una provincia a otra evitará entenderse con dos entidades y sujetarse a dos leyes, para someterse en cambio a una sola ley y a una sola entidad.

El artículo 3º dispone: «que 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 utilicen, pero esas reglamentaciones no podrán afectar los transportes interprovinciales

regidos por la presente ley y sus disposiciones reglamentarias.» Esto hace a las autonomías: son dueñas de reglamentar el tráfico, pero sin que la autonomía llegue al extremo de ser independencia. Una cosa es la autonomía y otra es la independencia. Cuando una línea de camiones concedida por la Comisión de Coordinación ha obtenido permiso para seguir una ruta, las municipalidades podrán impedirle que pase por determinada calle, pero no podrán impedir que pase por todo su territorio, porque la Constitución nacional garantiza el libre tránsito. «En ningún caso las empresas de transporte por camión 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.» Los municipios no pueden exagerar esa autonomía municipal para decirle: señor, no me pase por mi ciudad; podrán prohibirle que pase frente a la plaza, frente al hospital, frente a la comisaría, pero no podrán obstruirle el tránsito, porque sobre las autonomías provinciales y municipales está la Constitución de la Nación.

**Sr. Wade.** — Es una facultad concurrente de la Nación y las provincias.

**Sr. Pueyrredon.** — Depende del buen criterio que tengan las autoridades y la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. Son disposiciones establecidas, no para producir perjuicio sino para facilitar soluciones, respetando lo respetable, pero también ellos deben respetar algo más fundamental, que es la conveniencia general y las disposiciones constitucionales.

El artículo 4º establece que «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...» y hace el artículo una larga enumeración, que no voy a leer.

En materia de patentes, dice el artículo 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.»

Es decir, vamos a la patente única. Es esta una de las grandes ventajas, de la que no se han apercebido los vendedores de camiones, que en lugar de pagar una sola patente, están pagando dos o más.

Sigue el artículo 5º diciendo que «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 crearan».

Llamo la atención al señor diputado Dickmann sobre la disposición que precede, como lo señalé hace pocos días.

La razón de la disposición que he leído, es que como están exentas las empresas ferroviarias por la ley número 5.315 del pago de derechos de aduana hasta el 1º de enero de 1947, exención que muchas de ellas ya tenían por la cláusula de concesión, alguien, como lo ha hecho una opinión tan autorizada como la del señor diputado Dickmann, podría suponer que las empresas ferroviarias se aprovecharan de la exención de derechos de aduana, de acuerdo con la ley contrato, para traer camiones, nafta, automóviles, etcétera, y utilizarlos en su negocio de transportes. Felizmente, se ha visto el otro día que en la contestación a la Cámara, se establece que no se interpreta así la exención; pero por las dudas, por si mañana hubiera alguien que quisiera interpretarla en ese sentido, se establece en el proyecto que no podrán circular sino los que hubieren pagado

derechos, es decir, que la exención de la ley número 5.315 no rige para este comercio automotor.

Continúa el artículo 5º: «Las tasas destinadas a la conservación de caminos se fijan entre 100 y 400 pesos anuales por cada unidad en marcha y se impondrán de acuerdo con la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo». Se deja así elasticidad para la reglamentación.

La parte final del artículo establece: «La falta de pago de esas tasas será causa suficiente para declarar la caducidad del permiso.

«El Poder Ejecutivo convendrá con las provincias interesadas la exención de patentes provinciales y municipales y la distribución del importe percibido por las tasas mencionadas.»

Esto tiende a la patente única, porque de esa manera, dándose facultad para hacer convenios, poco a poco las provincias irán suprimiendo sus patentes, aceptando la distribución de las tasas que se cobren por la Comisión Nacional de Transportes.

El artículo 6º se refiere a las tarifas. Dice: «Las tarifas de pasajeros, encomiendas y cargas de toda empresa de transporte, con excepción de las ferroviarias...» — alguien puede preguntarse por qué esa excepción a favor de las empresas ferroviarias; la excepción es porque de lo contrario habría que derogar otras leyes —, «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 aprobadas, 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 revisión de las tarifas ferroviarias cuando ello sea necesario a los fines de la coordinación de transportes en las distintas zonas del país.»

Como es sabido, las tarifas ferroviarias deben ser razonables y justas, y se ha puesto «promoverá» para darle personería a la Comisión Nacional de Coordinación para promover esa discusión, en la cual son parte los ferrocarriles, porque tienen que hacer esa demostración ante el Poder Ejecutivo, por el órgano de la Dirección General de Ferrocarriles, sobre la razonabilidad y justicia de las tarifas que propongan.

El artículo 7º dice: «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.»

Esta disposición es fundamental para evitar lo que he expresado al principio de mi exposición: que las empresas de camiones acepten la carga que les convenga y rechacen las que no les convenga, dejando los malos transportes para el ferrocarril y tomando los buenos, lo que en definitiva vendría a redundar en perjuicio de la producción nacional, porque los ferrocarriles tendrían que elevar las tarifas para el transporte de la producción agrícola-ganadera, dado que buscarían compensación por las mercaderías que les lleva la competencia camionera.

El artículo 8º se refiere a la forma de la solicitud y establece que la garantía no será menor del 10 % del capital destinado al establecimiento del servicio. Antes se había fijado el 20 %, pero se redujo al 10 % calculando el valor de los camiones.

El artículo 9º dice que «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», dejando la reglamentación al Poder Ejecutivo, y dadas las entidades que estarán representadas en esta comisión, hay mayores garantías para hacer una reglamentación en

forma que contemple los intereses de todos. Si se hubiera establecido en esta ley, carecería de la elasticidad por una parte y hubiese sido casi un verdadero código. Se le da facultad al Poder Ejecutivo para reglamentar de acuerdo con el informe de la comisión; y dentro de la experiencia necesaria se irá modificando en la medida que las necesidades lo vayan señalando.

En el artículo 10 se establecen las obligaciones de las empresas. Dice que no deben dar preferencia, lo que es algo fundamental; que las tarifas sean fijadas y pagadas en dinero o en cheques; que haya igual trato para que a unos no cobre un flete distinto que a otros, como ocurre en la actualidad; se regula la velocidad, se estatuye sobre las estadísticas y de acuerdo con ellas se modificará la legislación. Trata, además, del seguro. Actualmente un productor que entrega sus bolsas a una empresa transportadora por camiones, no tiene la seguridad de que lleguen a destino; no tiene seguro para el caso de incendio, robo o cualquier accidente, en tanto que aquí se contempla el asunto y se obliga a las empresas transportadoras a asegurar sus riesgos y los de las personas y cargas que transporten. Por último, el inciso g) dice: «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 de un 5 % de la capacidad útil de cada unidad en marcha de las empresas transportadoras.»

Ese 5 % yo hubiese deseado que fuese 10 %, porque el 5 % en ciertos casos puede no alcanzar a un pasajero si se tratara, por ejemplo, de un autobús que lleve menos de veinte.

El artículo 11 trata de las multas, que variarán entre 50 y 5.000 pesos. En la reglamentación que se dicte al respecto se escucharán todas las opiniones.

El artículo 12 se refiere a un asunto muy importante: de las horas de trabajo y de los salarios. Es ahí donde los camiones hacen la mayor competencia al ferrocarril. Es sabido que los ferrocarriles tienen obligaciones contraídas

que no pueden eludir, ni conviene, ni es justo que eludan. Los camiones, en cambio, no tienen ninguna.

El artículo 12 dice: «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 Honorable 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.»

Al decir «dentro del plazo no mayor de dos años» no quiere decir que habrá que esperar dos años, como alguien ha pretendido entender. Puede y debe ser presentado en un término menor, y es de esperar que la comisión no utilice la totalidad del plazo.

El artículo 13 se refiere a la imputación de los gastos, los cuales no han de ser muchos. El gasto principal será el emolumento del presidente de la comisión.

Con las explicaciones que he dado de cada artículo de la ley proyectada podrán los señores diputados tener una idea exacta de sus alcances. No se lesiona interés legítimo alguno; se pone orden a todos los sistemas de transporte por tierra. No es un derecho a invocarse por las empresas de camiones la falta de anterior legislación al respecto, un nuevo sistema de transporte debe ajustarse a una nueva legislación. De lo contrario, sucederá como con las empresas telefónicas que se establecieron sin ley, se demoró en dictarla y ahora constituye un problema muy complejo.

Las empresas deben ajustarse a la ley, y no la ley a las empresas. Si se crean intereses grandes, en lo futuro será difícil contrariarlos. Dictemos la ley antes y no después que el problema se agudice. Con una ley discreta como la que proponemos, las empresas transportadoras por caminos sabrán a qué atenerse, habrá garantías para su funcionamiento, evitarán la competencia desleal de otras empresas de camiones, sabrán a ciencia cierta las tarifas a cobrar, cono-

cerán sus gastos directos e indirectos. Las empresas serias serán beneficiadas por la ley. Esta solamente perjudicará a empresarios sin escrúpulos, tiradores de lance, como perjudican los reglamentos internacionales de navegación a la piratería y al filibusterismo.

Las empresas de transporte por caminos que actúan dentro de una provincia sin pasar a otra, no deben regirse por esta ley, como he dicho, sino por la local. Actualmente muchas provincias tienen disposiciones sobre tráfico y condiciones de licencias, y todas son más severas que el despacho que propongo.

Pero si la empresa tiene que cruzar a otra provincia, actualmente cae bajo nuevas reglamentaciones.

Con la ley que proponemos, la empresa se entenderá con una sola repartición, la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

No teman los señores diputados que esta ley vaya a causar perjuicios injustos a alguien. No teman que sea difícil al público adaptarse a la nueva legislación.

Las dificultades son aparentes, están en la imaginación de algunos vendedores de camiones.

Tengo experiencia sobre campañas sistemáticas: Cuando se inició el período parlamentario de 1932, después del reparador gobierno de Uriburu, pedí al entonces presidente de la Cámara de Diputados, doctor Cafferata, que me propusiera como miembro de la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Me interesa la ley de vialidad, le dije.

Mis colegas de comisión me eligieron presidente, y el primer problema que abordamos fué la ley de vialidad.

Hacía veinte años que se discutía el asunto en el Congreso; parecía imposible conciliar intereses y los diversos puntos de vista. Se decía que las provincias no aceptarían, que daba un golpe de muerte al sistema federal.

Sin embargo, después de cuatro meses de estudio, redactamos el despacho, y el Congreso sancionó la ley sin mayor inconveniente.



Desde entonces quedó planteado el nuevo problema que ahora deseamos resolver.

El diputado que habla, propuso en su proyecto de ley de vialidad un artículo que reglamentándolo después el Poder Ejecutivo venía a ser la síntesis del despacho que ahora informa. Pero la comisión prefirió diferir el problema para no complicarlo, y el autor esperó por espíritu de conciliación. Quedaba el Congreso en deuda con los ferrocarriles. Ahora viene a cumplirla, y al hacerlo, debe tener presente que es deuda sagrada, deuda de honor. No puede olvidar el Congreso argentino que las empresas ferroviarias trajeron sus capitales descontando el porvenir. Tuvieron fe en que la República Argentina progresaría, que aumentaría su riqueza, basada en la agricultura y la ganadería. No esperaron dichas empresas a que el progreso se realizara para traer sus capitales; vinieron a realizarlo para enriquecernos juntos, corriendo la suerte del país. Hoy podrían tener la remuneración merecida a sus inversiones, pero surge un nuevo sistema de transporte que les resta gran parte de sus ganancias.

¿Qué pretenden las empresas ferroviarias? ¿Suprimir dicha novedad? No. Pretenden algo que es justo. Sencillamente que el nuevo sistema de transportes soporte más o menos las mismas leyes y reglamentaciones que el ferrocarril.

¿Pretenden acaso que una empresa de camiones costee de su propio peculio el camino por donde transporta productos cobrando fletes? No. Solamente descan que si entra en el negocio de transportes, acarree lo que se le entregue, cobre una tarifa autorizada, cumpla con los horarios a que se comprometa, conduzca hasta su destino las mercaderías, abone a sus obreros lo que sea justo y no les hagan trabajar las horas que se les antoje.

Pretenden las empresas ferroviarias que los pasajeros por camión u ómnibus

tengan igual seguridad para sus vidas que los que viajan por ferrocarril.

Aspiran a que cuando se rebaje una tarifa ferroviaria, dicha rebaja sea estable, sin exponerse a que el competidor desleal resuelva una nueva rebaja, aunque no cubra los gastos directos.

Si no se sancionara la ley de coordinación y continuara la anarquía reinante, el resultado sería un aumento de las tarifas ferroviarias. La razón es muy sencilla. No puede pretenderse que un servicio público se realice a pérdida. En consecuencia, una demostración documentada llevaría a la conclusión de permitir elevar las tarifas ferroviarias.

El camión competiría en recorridos cortos, hasta 50 kilómetros: es la experiencia mundial. En ellos, los ferrocarriles no podrían elevar las tarifas, sino, por el contrario, tendrían que bajarlas.

¿Y todo el resto del país? Toda la zona agrícola y ganadera, las provincias productoras, ¿qué situación se les crearía? Las zonas distantes más de 50 kilómetros de los grandes centros urbanos y de los puertos tendrían que cargar con los aumentos de tarifas y pagar las rebajas a efectuarse a los que estén dentro de ese radio.

Pero podríamos contemplar otra hipótesis: que no se permitiera a los ferrocarriles elevar sus tarifas. Entonces vendría el desastre, correrían los trenes entre puntos de tráfico denso solamente, o no correrían por dificultades pecuniarias, convirtiéndose en hierro viejo 3.500.000.000 de pesos de las empresas particulares y 800.000.000 de las líneas del Estado, o cargaría el Estado con toda la red ferroviaria del país y con el déficit anual a producirse.

Voy a terminar.

Señor presidente: Nunca he sentido mayor responsabilidad al tratar un asunto en esta Honorable Cámara que hoy al informar este despacho. Tengo experiencia en la vida de los negocios, conozco las necesidades de mi país porque siempre me he preocupado de estudiarlas. Soy agricultor y ganadero, co-

noceo el costo de producción y soporto los altos fletes ferroviarios, sé que en el estado actual del mundo no podemos abonar fletes más altos; veo con terror una catástrofe financiera de los ferrocarriles; comprendo lo que significaría para mi país que los capitales extranjeros nos borrarán del mapa para nuevas inversiones.

Existen inmensas posibilidades en nuestro país para que vengan hombres y capitales de otras partes del mundo. Para ello es necesario tratarlos con lealtad, facilitar al hombre su arraigo y bienestar, garantizar al capital una justa y razonable renta, ir resolviendo los problemas a medida que se planteen, y sobre todo debemos mantener la fe y la convicción, tanto al inmigrante como al capital, de que en cuanto se presente una nueva situación que los amenace, habrá un Congreso y un Poder Ejecutivo que contemplen con serenidad los nuevos problemas, decididos a resolverlos en la forma más justa o equitativa.

El caso está planteado y el Poder Ejecutivo tomó la iniciativa de enviar un mensaje y proyecto de ley de coordinación. Y no sólo lo ha remitido, sino que el propio señor presidente de la República, personalmente, ha solicitado que se discuta este proyecto de ley que emana del Poder Ejecutivo, porque ve el problema a que están avocados los ferrocarriles, que han invertido grandes capitales en este país.

La comisión que presido lo ha estudiado, escuchando a todos los que han querido aportar sugerencias.

El despacho está a consideración de esta Honorable Cámara y vosotros, señores diputados, tenéis derecho a discutirlo y a mejorarlo, pero llamo la atención a mis colegas de que hay algo que no sería bien hacer, y es postergar este problema planteado, que es necesario y es urgente resolver.

La comisión escuchará todas las opiniones para anotarlas y discutir las. Pueden tener la seguridad los señores diputados, de que no tenemos prejuicios, pero también que consideramos que la forma despachada la creemos sincera-

mente la mejor y entendemos prestar un positivo servicio a nuestro país, al resolver un asunto que afecta a la mayor industria cooperadora de la producción nacional. (*Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos. Varios diputados se acercan y felicitan al orador*).

**Sr. Inda.** — Pido la palabra.

Llegamos, señor presidente, luego de un largo proceso, a la consideración de este agitado asunto, después de algunos cambios de la mayoría frente al mismo. Un tercer despacho es el que debe debatir esta Cámara, surgido de esa mayoría.

Más firme en sus convicciones, la minoría sostiene, frente a este tercer despacho, el que sostuvo frente al primero y al segundo, que figuran en las órdenes del día números 160, de 1933, y 126, de 1934.

El proyecto del Poder Ejecutivo no tiene en su origen la pretensión de ser de coordinación de transportes, como ha dado en llamársele, y sí sólo reglamentario de los transportes de tracción mecánica en caminos de jurisdicción nacional, entregando su contralor a la Dirección General de Ferrocarriles. Es eso en sí muy grave; es un principio de absorción de un sistema por otro. La coordinación de transportes es cosa muy distinta y de la mayor trascendencia para el presente y futuro económico del país.

— Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Comisión de Negocios Extranjeros y Culto, doctor Adrián C. Escobar.

La minoría de la comisión formula, frente a ese tercer despacho, el que aconseja la creación de la junta nacional de transportes, con el propósito de que ella estudie a fondo el problema de los transportes en general en todo el territorio del país y someta sus conclusiones a la consideración del Congreso.

Las órdenes del día números 160 y 126 estuvieron ya a punto de ser tratadas por la Cámara en las últimas sesio-

nes de los períodos de 1933 y 1934, urgido el proyecto por distintos factores.

Debemos confesar que el despacho de la mayoría que se considera en este momento, es muy superior a los que figuran en aquellas órdenes del día anteriores, lo que equivale a decir que todo el tiempo transcurrido y la discusión pública originada alrededor del problema han operado favorablemente en el ánimo de la mayoría de la comisión.

Al primitivo proyecto del Poder Ejecutivo se le habían introducido en el despacho de 1933 algunas cláusulas que lo hacían aun más incongruente, como aquellas que fijaban un derecho de tracción a las cargas que llegaban por camión a los puertos, de 94 centavos por tonelada. Nótese que es la retribución de un servicio que las cargas que entran por ferrocarril pagan. En el caso de los transportes por camión, ese servicio de tracción no se presta, pues esta clase de vehículos llega a los puntos de embarque por sus propios medios. El propósito evidente era encarecer el transporte por camión, en perjuicio de los productores y consumidores.

Otro agregado de aquella orden del día que quedó eliminado, es aquel por el cual se entregaba a la Dirección General de Ferrocarriles el control de los transportes marítimos y fluviales, completándose así la absorción con este otro sistema.

La comisión iba, pues, mucho más lejos que el propio Poder Ejecutivo. El despacho de 1934 había ya mejorado sensiblemente el primitivo, eliminando esas cláusulas, pero agregaba, asimismo, otras tendientes a reglamentar el transporte automotor, restringiendo en forma evidente el desarrollo de ese sistema.

El tercero de esos despachos, el que se considera en estos momentos, se aparta fundamentalmente de los anteriores. Empieza por reconocer el error de entregar el control de los transportes camineros a la Dirección General de Ferrocarriles, creando una comisión

junta nacional, pero llama Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

Hay, como se ve, un proceso de mejoramiento sucesivo en estos tres despachos; pero no obstante ello, este no es un proyecto de ley de coordinación de transportes.

Por el despacho de la minoría créase, como he dicho, la junta nacional de Transportes, bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, e integrada por los jefes o directores de cada una de las reparticiones oficiales que atienden las distintas ramas del transporte, como son la Dirección General de Ferrocarriles, la Dirección General de Vialidad y la de Navegación y Puertos de la Nación, por representantes directos de los intereses en lucha y delegados obreros de las tres ramas del transporte, para que se haga el estudio informado y completo de estas tres actividades principales, ya que parece prematuro, por ahora, legislar para dicha actividad por aire.

Nuestra posición frente a este gran problema es, como se ve, de toda claridad. Queremos una legislación que coordine los transportes, punto que se hará, si aun no lo es, arduo y complejo, en un futuro más o menos inmediato; pero queremos una verdadera legislación que los contemple y ampare.

No creemos que con leyes fragmentarias que no ahondan lo más mínimo en el problema, éste se podrá resolver. Y de ese carácter, atendiendo sólo a una fase, por el momento, del mismo, es el proyecto que la Honorable Cámara considera en este instante. El país tiene alguna experiencia, muchas veces lamentable, de esa legislación fragmentaria, ligera, hecha para salir de cualquier modo del paso. Y salir del paso en este instante, y dar un mal paso, es atender sólo a los intereses ferroviarios, con olvido de los del país mismo, que reclama fáciles y más equitativos precios de transporte para la producción agrícola-ganadera y las mercaderías de uso y consumo, así como para el movimiento general de las personas.

La ley que coordine, reglamente y controle los transportes será esencialmente económica y habrá de regir cuantiosos intereses. Frente a ellos, atendiendo sólo a circunstancias del momento, y a la presión de intereses que no son los del país mismo, vamos a dar una ley que afirmamos, no los encara siquiera, ni mucho menos los resuelve. Sostenemos que el problema de los transportes, que recién apunta en nuestro país, no ha sido estudiado, y si la ley que los regule no vendrá por lo tanto a destruir nada ya creado, sino a prevenir para el futuro, es evidente que puede hacerse el estudio detenido y a fondo que los transportes requerirán, sin lesionar intereses. Ya pudo estar hecho ese estudio si el buen criterio hubiera primado en 1933, cuando fueron despachados ambos proyectos. Legislar sobre transportes con sólo conocer el número de personas que a su servicio tienen los ferrocarriles, sus estadísticas y el kilometraje de sus líneas, es no afrontar su estudio.

Sin tener a la vista el plan de caminos nacionales o redes troncales; sin los planes complementarios de caminos de las provincias; sin el plan de la red de elevadores de granos; sin estadísticas de tráfico de cargas y pasajeros por los caminos; sin estadísticas en los transportes marítimos y fluviales; sin estadísticas de camiones, ómnibus, etcétera, en actividad; sin estadísticas comparativas del transporte automotor con el ferroviario, fluvial y marítimo y de estos últimos entre sí; sin tener remota noción de los intereses que puede afectar la ley en las actividades automotrices, y todo el comercio y personal que de él depende, empezando por los que se emplean en la explotación de los yacimientos argentinos de petróleo y para su elaboración y distribución en la infinita cantidad de surtidores esparcidos por todo el territorio de la República, que pasan de veinte mil, según datos que he obtenido en el Ministerio de Agricultura, de igual modo que la distribución por otros medios de los demás derivados del petróleo y aceites minerales; sin

estadísticas de fábricas y casas de venta y arreglos de neumáticos, garages, talleres mecánicos, fábricas de carrocerías, tapicerías, estaciones de servicios, talleres de pintura, etcétera, disseminados por todo el país; sin conocer en cifras la importancia indiscutible en capital y en trabajo que representan las casas importadoras de automóviles con su enorme red de agencias, extendida a todo núcleo de población, por insignificante que sea; sin nada de todo ello, se pretende dar la ley. Yo me aventuro en decir, que creo que no menos de 300.000 personas dependen hoy en nuestro país, con ocupación permanente, de la industria automotriz y afines y calculando tres personas por familia no menos de 900.000.

¿Cuál es el capital afectado hoy a esta industria? Sería interesante conocer esa enorme cifra, cuando se sabe que solamente el valor de los vehículos automotores en circulación, en su valor actual, se calcula que sobrepasa los 2.000.000.000 de pesos. El capital de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y de las demás compañías que fabrican y expenden nafta, deben sumar muchos cientos de millones de pesos, pues su desarrollo actual, que ha alcanzado a ser una gran industria argentina, permite presentar estas cifras sobre el consumo total de la nafta en el país. Consumo total en 1934, 875.000.000 de litros. De este total se han importado solamente 81.000.000, lo cual quiere decir que casi el consumo total puede ser abastecido por la industria nacional.

Otro dato que puede servir como índice demostrativo del enorme capital de la industria automotor, lo obtenemos de la memoria de la Comisión de Defensa del Transporte Automotor correspondiente a 1933, de la cual he extraído las siguientes cifras: casas importadoras, capital 210.000.000; personal empleado, 12.000 personas; empresas expendedoras de nafta, capitales 410.000.000; personal empleado, 34.000; más de 850 garages en Buenos Aires solamente con un capital de 21.250.000, personal empleado, 6.800; fábricas de

cubiertas, capital, \$ 32.100.000, personal empleado, 1.785; 353 casas de venta y vulcanización de neumáticos, capital 3.580.000 pesos, personal empleado 1.765; 1.243 talleres y establecimientos mecánicos, capital 18.300.000, personal empleado 9.760; fábricas de carrocerías, capitales 20.220.000, personal empleado 5.454. Totales: capitales \$ 715.450.000; personal empleado, 71.564.

¿Cuáles son, a juzgar por estas cifras, el capital total y el personal empleado en todo el país?

Al legislar sobre tan importante cuestión de orden público, no debe olvidarse que en el país circulan no menos de 100.000 camiones, ómnibus y taxis, sobre un total aproximado de 325.000 vehículos automotores, que son también, excluidos los primeros, en su inmensa proporción vehículos de trabajo. No debe olvidarse, tampoco, que los vehículos automotores han pagado el último año cerca de 44.000.000 de pesos por el impuesto nacional de 5 centavos por litro de nafta; cerca de 11.000.000 por el mismo impuesto provincial; 22.000.000 a las municipalidades por patentes de circulación y cerca de 28.000.000 por derechos de importación de vehículos, accesorios, nafta e impuestos internos a las cubiertas fabricadas en el país.

En total, los automotores pagan a la Nación en estos años anormales en que se importan muy pocos vehículos — 18.339 en 1934 contra 90.605 en 1929 — la suma de 105.000.000 por los renglones citados, sin contar el gravamen a los réditos y todos los demás impuestos nacionales, provinciales y municipales que pesan sobre esta actividad de transporte y sus afines que hemos mencionado, como talleres de toda clase, casas expendedoras, garages, surtidores, etcétera.

Por lo que respecta al impuesto a la nafta, la suma de 44.000.000 que hemos dado por el año 1934 es muy inferior a la que produce en estos momentos en que el consumo acusa un gran aumento. Veamos las perspectivas de

recaudaciones en 1935, año actual, y de ahí puede deducirse lo que ocurrirá el día que el país tenga una buena red de caminos. En 1934 el consumo de nafta en la Capital Federal fué de 303.993.520 litros; en las provincias 530.359.796 litros; gobernaciones 41.426.990. Total litros 875.780.306 que a cinco centavos por litro dan 43.789.901,53 pesos de impuesto nacional. Impuestos provinciales sobre 530.359.796 litros a dos centavos: 10.607.195,92 pesos. Total pagado a la Dirección Nacional de Vialidad y provincias: 53.235.611,15. Considerando un aumento de 12 1/2 % en el consumo anual para este año, aumento que se viene registrando, se llega a un total de 1.000.000.000 de litros, en cuyo caso, para este año solamente, el impuesto nacional producirá 50.000.000 de pesos, a los que habrá que agregar no menos de 12.000.000 pagados a las provincias, con lo que se hará un total de 62.000.000 millones de pesos por el impuesto a la nafta; y con sólo un aumento del 5 % por año, en 1940, el país consumiría 1.250.000.000 de litros de nafta, con una entrada no menor de 80.000.000 de pesos por ese solo renglón. Esas sumas se dedican a hacer caminos, mientras que los ferrocarriles siguen afirmando que el camino se le regala al camión.

Pero es que aun hay más: de la prosperidad de la industria del transporte automotor dependen dos reparticiones nacionales como son Yacimientos Petrolíferos Fiscales y la Dirección Nacional de Vialidad; Yacimientos Petrolíferos Fiscales que expende nafta, aceites y ahora también asfalto. Y la Dirección Nacional de Vialidad, creada para dotar al país de una buena red de caminos firmes, precisamente para dar fácil tránsito al vehículo automotor, que tanto valdría no haber creado para salir, a renglón seguido, el mismo Congreso, estableciendo trabas de tal naturaleza que entorpezcan el desarrollo de ese sistema de transporte.

¿Cuánta gente encontrará también por muchos años cómo emplear sus brazos en la construcción de caminos, y cuántos empleos permanentes en su conservación? ¿Cuántos técnicos y empleados podrán aplicar sus conocimientos? No pueden hacerse cálculos, pero es evidente que serán muchos, decenas de miles. Bastaría para dar una idea de su importancia, con saber que la Dirección de Vialidad, en el poco tiempo que lleva de existencia, tiene ya 541 obras de caminos, entre terminados, en ejecución y a iniciarse de inmediato, por un costo total de \$ 124.536.795,88 moneda nacional.

¿La comisión ha tenido, acaso, a la vista las cifras de la importancia de nuestro cabotaje y conocimiento de la forma en que él se desenvuelve? Sostenemos que no. Es desconocida para ella la capacidad de nuestras bodegas de cabotaje, el personal que éste ocupa y podría ocupar, la forma en que trabaja, el personal que trabaja en los puertos en las tareas afines al cabotaje y, desde el punto de vista económico y administrativo, lo que los puertos cuestan y producen al erario nacional, así como la cantidad de empleados de toda jerarquía que en ellos trabaja al servicio de la Nación. El país tiene ya invertidos cerca de 500.000.000 de pesos en la construcción de sus puertos fluviales y marítimos.

¿Existen, por suerte, estadísticas que determinen comparativamente la influencia del factor hombre en cada uno de los diferentes sistemas de transporte, cuál es el más ventajoso desde ese punto de vista y, por sobre todo eso, se ha hecho, acaso, el estudio indispensable de tarifas de transportes generales y su incidencia sobre la economía del país? Afirmamos, también, que no.

Es evidente, por otra parte, que tampoco podrá hacerse de hoy en más, y en virtud de la vigencia de la ley nacional de vialidad, ninguna ley de verdadera coordinación y reglamentación de los transportes sin el acuerdo y la adhesión de las provincias a la misma en forma que garantice su cumplimen-

to uniforme en todo el territorio de la Nación. Por eso, el despacho de la minoría establece dicho acuerdo como indispensable condición para dar fuerza de ley a las conclusiones a que arribare la junta nacional de transportes en su estudio general del problema, que es, como hemos dicho, esencialmente técnico y económico.

Con respecto a esta fase importantísima del problema, no se ha tenido presente el plan de caminos nacionales confeccionado por la Dirección de Vialidad para toda la República, que sanciona una red que se aproxima a los cincuenta mil kilómetros, la mayor parte de ellos a través de las provincias y la posibilidad material de la aplicación y vigilancia en ellos de los dictados de cualquier ley de la Nación. Sin ese acuerdo será de difícil aplicación la ley.

Por lo demás, es necesario establecer que el propio proyecto sobre la reglamentación del tráfico enviado por el Poder Ejecutivo que entrega el control del mismo a la Dirección Nacional de Vialidad, está en pugna con el mal llamado de coordinación, que pone las relaciones económicas de las carreteras con el sistema ferroviario bajo la superintendencia de la Comisión Nacional de Coordinación. Se producirán así interferencias jurisdiccionales de estos organismos y también de las provincias dentro de sus respectivos territorios.

Y es necesario convenir en que se facilitará grandemente la coordinación y el tránsito si los acarreadores, empresas de transporte colectivo de pasajeros y automovilistas en general no son obligados a observar dos o tres reglamentaciones distintas al circular dentro de cada provincia. No se ha estudiado tampoco la posibilidad de uniformar las patentes de vehículos, o la sanción de respeto de todos los municipios de la República, por las patentes otorgadas en cualquier localidad, evitando las varias patentes que actualmente se exige, lo que sería una verdadera conquista para el tráfico automotriz.

También para la solución de esta importante cuestión, que tantas veces ha sido debatida, es indispensable el acuerdo previo de las provincias, lo que, sin duda alguna, podría lograrse.

En estas condiciones va a despacharse esta ley bajo el apremio de circunstancias que no serán más graves porque ella se demore poco tiempo más, el indispensable para su estudio a fondo, y que habrá de llenar el vacío que impera en la legislación de los transportes, que en manera alguna va a cumplir esta ley fragmentaria y de muy dudosa aplicación a los efectos que se propone.

El proyecto del Poder Ejecutivo, que la mayoría de la comisión despacha con la modificación última que crea la Comisión Nacional de Coordinación, a la cual se da facultad, sin normas, para coordinar todos los transportes, y sí estableciéndolas solamente para la circulación de los vehículos automotores, es una nueva y concluyente prueba de la falta absoluta de estudio del asunto, con el propósito de dar una ley a toda costa y de cualquier manera, bajo la presunción de peligros y amenazas irreparables.

El despacho de la minoría sostiene la creación de un organismo para estudiar el problema en toda su vasta importancia, y cuyas conclusiones serían sancionadas por ley. Nuestra posición frente a este problema ha sido, después de la presentación del proyecto socialista, reforzada en forma concluyente por la sanción votada hace dos años por la I Conferencia Nacional de Tránsito, convocada por el Touring Club Argentino, asamblea que durante varios días sesionó en el local del Concejo Deliberante de esta Capital.

La resolución referida es de indudable trascendencia, no sólo por la autoridad que en estos problemas tiene la entidad organizadora de la conferencia, sino también por las representaciones allí reunidas, cuya nómina incompleta tengo a la vista y que comprende reparticiones nacionales y municipales de

la Capital, casi todos los gobiernos de provincia y municipios importantes, la Policía de la Capital, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ferrocarriles, La Fraternidad de maquinistas y foguistas ferroviarios e infinidad de instituciones afines al transporte.

Las conclusiones a que arribara aquella conferencia, son las siguientes: «La I Conferencia Nacional de Tránsito, declara: 1º La coordinación de los transportes por tierra, agua y aire es un problema apremiante cuya solución requiere un estudio completo y meditado. 2º El aprovechamiento de las vías de comunicación por tierra, agua y aire debe hacerse de manera tal que la colectividad obtenga el transporte más conveniente y de máximo beneficio, que es ley suprema de la economía nacional. 3º Los transportes por riel, carreteras, agua y aire son complementarios, pero distintos, y al legislar para asegurarse su coordinación, no debe considerarse ninguno de ellos en una situación de subordinación con relación a los otros. 4º No debe buscarse la solución del problema de la competencia entre los distintos medios de transporte terrestre, fluvial o aéreo con medidas que puedan afectar su desarrollo, debiendo propenderse a que los transportes ferroviarios se adapten a las nuevas necesidades eliminándose las trabas legales y reglamentarias que disminuyen su eficiencia. 5º Es fundamental la realización de estudios estadísticos generales y de tráfico, inversión de capitales, rendimientos, etcétera, pues es la única manera de obtener base científica para resolver un problema de tanta importancia como es el de la coordinación de los transportes. 6º Para colaborar en la mejor solución del problema de la coordinación y armonización de los diversos sistemas de transporte por riel, carreteras, agua y aire en beneficio de los intereses fundamentales de la República, la junta permanente designará una comisión especial en la que deberán estar representados todos los intereses directamente afectados. 7º La ley de coordinación de transportes que se inspire en los artículos anteriores,

debe crear un organismo encargado de su aplicación, en el que dentro de la representación que corresponda a todos los intereses afectados, lo estén preponderantemente los intereses de la producción nacional.»

Con posterioridad a esta conferencia, la propia Dirección Nacional de Vialidad, organismo técnico que por las funciones que le asigna la ley es el que debe estar más estrechamente ligado al problema de la coordinación y el tráfico carretero, al proponer al Poder Ejecutivo el proyecto de ley de reglamentación del tráfico que está actualmente a consideración de la Cámara, se ocupa en un párrafo final de la necesidad de estudiar lo referente a la coordinación, con estos términos:

«Artículo 12. — Créase una comisión ad honorem, cuyo presidente será designado por el Poder Ejecutivo y que integrarán representantes de las direcciones Nacional de Vialidad; Yacimientos Petrolíferos Fiscales; General de Ferrocarriles; de Navegación y Puertos; de Correos y Telégrafos; de Aeronáutica Civil; de Comunicaciones del Ejército, y de Aeronáutica del Ejército.

«Artículo 13. — Esa comisión deberá estudiar la forma de coordinar los servicios de transporte caminero, ferroviario, marítimo, fluvial y aéreo, sin otros objetivos que el mejor servicio público, el cuidado de la economía general, el respeto de los derechos adquiridos, el estímulo de la producción, explotación y circulación de la riqueza y el máximo beneficio para los habitantes del país.

«Artículo 14. — La comisión podrá incorporar a su seno a los representantes de los diversos intereses afectados, los que tendrán voz, pero no voto en las deliberaciones. Podrá, asimismo, recabar opinión de los gobiernos de provincia, y será secundada con los elementos de las reparticiones indicadas, para el mejor cumplimiento de sus fines.

«Deberá proponer al Poder Ejecutivo las bases de un sistema orgánico de coordinación de transportes que articulará en un proyecto de ley el cual

será sometido oportunamente a consideración del Honorable Congreso».

Como se ve, con sólo las diferencias de incorporación de la aviación al estudio, a lo que no nos oponemos, sino que no lo considerábamos de tanta urgencia, propuestas por la Dirección Nacional de Vialidad y la representación en el organismo que se propone crear de la producción nacional incluído en las conclusiones de la I Conferencia de Tránsito, las proposiciones son idénticas al proyecto de la representación socialista que la minoría de la comisión adopta como despacho.

Pero es que aun hay más con respecto a la opinión de algunas reparticiones oficiales. Presentado el proyecto de la minoría y girado a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, ésta le dió traslado a esa repartición para que manifestara su opinión sobre el mismo. He tenido a la vista un informe de la sección Investigaciones Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad, que lo juzga así: «Se considera que el proyecto del señor diputado Inda es, en general, muy aceptable, pues propone la creación de un organismo que se encargue de efectuar el estudio de la verdadera situación y que en base a ese estudio formule un proyecto de ley.

«Ya hemos visto cuántos estudios se han realizado en países muy adelantados en la materia y también que en algunos de esos países todavía no hay leyes que resuelvan el problema. Con más razón será necesaria en nuestro país la realización de los estudios conscientes e imparciales por personas capacitadas para realizarlos.»

En otro párrafo de ese informe, al considerar el proyecto votado por la I Conferencia Nacional de Tránsito, dice: «A juicio del subscrito, tanto el proyecto del señor diputado Inda como las conclusiones de la I Conferencia Nacional de Tránsito, han apreciado el problema de la coordinación de los transportes en su verdadera magnitud, pues antes de sancionar y promulgar una ley sobre un asunto de tanta importancia



y que afecta a los intereses generales del país, deben agotarse los estudios de la cuestión».

La inspección de navegación y puertos marítimos, requerida a dar su opinión, dice a este respecto: «Señor inspector general: La Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Honorable Cámara de Diputados solicita informe sobre un proyecto presentado por el señor diputado Inda, por el cual se dispone la creación de una junta nacional de transportes. No se trata, en realidad, de un proyecto de coordinación de transportes, sino, según lo establecen los artículos 2º y 3º, de la creación de una junta que estudiará los problemas del transporte por los distintos medios y someterá ulteriormente al Honorable Congreso las conclusiones que juzgue oportuno proponer, tendientes a coordinar los diversos sistemas por los cuales se efectúa el transporte. Desde este punto de vista, es decir, considerando la necesidad de armonizar los transportes por agua, por ferrocarril, por camión, etcétera, no puede haber dos opiniones, si se considera la anarquía reinante en el país en materia de transportes, anarquía que se traduce por una guerra de tarifas, que si eventualmente puede favorecer al productor, en definitiva, superponiéndose, gravitan pesadamente sobre la economía nacional y se perturban mutuamente en su normal desarrollo.

«Se conceptúa, por otra parte, muy oportuna esta iniciativa, precisamente por la sanción de la ley de vialidad, la cual mejorando la vía natural del camión, contribuirá a exasperar las relaciones existentes entre éstos y el ferrocarril, de no mediar la gestión armonizante del Estado. Buenos Aires, octubre 22 de 1934. — *Ricardo Ortiz*, jefe de explotación de puertos marítimos de la Dirección de Navegación y Puertos».

«Señor director general: De acuerdo con lo informado por la sección explotación, considera esta inspección general que la iniciativa de que se trata es

oportuna, dado que la situación actual en materia de transportes reclama la aplicación de medidas tendientes a facilitar su normal desarrollo, las cuales podrían ser estudiadas y proyectadas por el organismo que se propone formar a dicho efecto. — Firmado: *Pedro Genta*.» — Octubre 24 de 1934.

La repercusión de este asunto en otros campos de la actividad económica, en cierta parte de la prensa que ha comprendido cabalmente la magnitud del problema y aun en algunos gobiernos de provincia que entiende defender bien los intereses de las mismas, como Córdoba y Mendoza, y también el Senado y Concejo Deliberante de Salta, es de franca resistencia al proyecto anterior que el actual no revisa en sus fallas fundamentales.

Es interesante entresacar algunas conclusiones de la nota pasada a esta Honorable Cámara por el gobierno de Córdoba. Refiriéndose en primer término, al tráfico automotor, dice el Poder Ejecutivo que la ley proyectada olvida las diferencias económicas y de costo de la vida que existen entre el litoral del país y sus zonas centro y Oeste y que 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, Norte y Oeste, que deben transportar su producción hasta donde es requerida en grandes masas para el consumo y para la exportación.

Alude después la nota a la importancia que tiene en esas regiones más pobres, cualquier línea de transporte automotor para reclamar su protección, y entra en seguida a considerar la situación de los ferrocarriles desde el punto de vista económico, la que equipara con la de todos los industriales, comerciantes y productores que la soportan lo mismo que aquéllos. Termina la nota invitando a los miembros de la Cámara, y en especial a los representantes del interior, a meditar en las consecuencias que para el país y sobre todo para las provincias que esperan su liberación económica fundada

en la obra caminera, tendrá — a criterio del Ejecutivo cordobés — la sanción de la ley de coordinación de transportes.

Y el gobierno de Mendoza, dice en su nota dirigida a esta Honorable Cámara, algo que hemos venido sosteniendo desde las primeras discusiones de esta ley y que se registra en el despacho de la minoría, con respecto a la necesidad de consultar a las provincias sobre la aplicabilidad de la misma que afecta intereses generales tan cuantiosos, y también tan diversos, según las características de cada zona del país.

«Las fuerzas vivas de la provincia — dice el Poder Ejecutivo de Mendoza — 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. Tratándose de un asunto de tan trascendental influencia sobre la economía del país, de grandes y graves consecuencias generales y regionales, este gobierno considera indispensable que las provincias puedan disponer del tiempo necesario para estudiarlo con todo el detenimiento que el problema exige y hagan llegar oportunamente al Congreso una demostración fundada de su opinión, concurrendo 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.» Firman: *Guillermo G. Cano*, gobernador de Mendoza; *Frank Romero Day*, ministro de Industrias y Obras Públicas.

La Junta pro Aumento del Precio Básico del Maíz, compuesta por productores auténticos de la campaña argentina, se dirige a la Honorable Cámara haciendo al proyecto las serias objeciones que se desprenden de estos considerandos:

«1º El transporte por camiones es el

único medio de abaratamiento de los fletes ferroviarios, desproporcionados por su carestía en la actualidad, con relación a los precios de los productos y a la restricción general de consumo en las poblaciones de la campaña.

2º Ese transporte por camiones, de granos y de mercaderías, resultaría dificultado y hasta en gran parte anulado en su acción de concurrencia relativa con las empresas ferroviarias y aun del transporte fluvial en vista de las exigencias, de imposible satisfacción presente, a los requisitos que el proyecto establece y de los que se derivarán de reglamentaciones cuya tácita autorización acuerda el mismo proyecto.

«3º El flete por camiones abarata el transporte de granos de 20 a 40 centavos por quintal, dentro de un radio de 160 kilómetros del puerto, con el agregado de que conducidos directamente desde las chacras hasta los puntos de embarque, se evitan los movimientos dobles y triples de las bolsas, las mermas por rotura y pérdida por roedores en el período del almacenamiento.

«4º El retorno de esos camiones favorece y abarata el transporte de mercaderías de altos fletes ferroviarios como la nafta, el petróleo, la madera, etcétera, a la vez que ellas son también conducidas directamente desde el punto de carga hasta la casa de comercio en que se descarga, redundando en beneficio para los consumidores por el menor precio de venta de esas mercaderías.

«6º Que los servicios ferroviarios de pasajeros que hoy se prestan, son atendidos de y para puertos, pero no en sentido de Norte a Sur, servicio éste que hoy realizan líneas de ómnibus, con gran beneficio, entre las poblaciones, y que en comunicaciones ferroviarias resultaría costoso y en varios días de tiempo.

«7º Que las actividades generales en la campaña por el movimiento automotor han creado otras muchas en talleres locales de mecánica, de fundición, de carrocerías, de pinturerías, reparaciones, etcétera, todo lo cual sufriría las

consecuencias de una drástica paralización y un paro forzoso de brazos.»

La declaración expresa, por último, que «es de sentido profundamente contradictorio el hecho de proyectarse una ley como la de coordinación, frente al anuncio reiterado, y de hace años ya, de construcción de una red general de caminos que no tendría utilización amplia y beneficiosa si no es a favor de la concurrencia abierta con el ferrocarril».

El Automóvil Club Argentino, institución que durante muchos años bregó por la sanción de la ley nacional de vialidad, se ha dirigido también a la Cámara por nota en la cual hace consideraciones generales sobre el fondo del proyecto con respecto a las trabas a oponerse al desarrollo del vehículo automotor, para terminar diciendo lo siguiente: «que las normas a que debe sujetarse la concesión de servicios públicos de transportes camineros, sólo debe consultar las reales necesidades públicas en forma que no trabe el desarrollo del vehículo automotor, pues, de lo contrario, ello permitiría a los ferrocarriles estancarse y continuar en el estado actual, sin evolucionar de acuerdo con las necesidades del país». La nota termina expresando que el despacho de la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, de ser sancionado, crearía una ley que antes de estimular o encauzar el transporte por caminos públicos, se convertiría en una seria traba que dificultaría o retardaría su desenvolvimiento.

El Congreso del Transporte Automotor, reunido en esta Capital los días 14, 15 y 16 de julio próximo pasado, con delegados de distintos puntos del país que representaban a los núcleos regionales de transportes automotores e industrias anexas, formuló respecto del proyecto de coordinación, las siguientes declaraciones: 1º Considerar que es necesario que sea rechazado el proyecto de coordinación nacional de los transportes, etcétera. 2º Reconocer como aceptable estudiar todo lo concerniente a los problemas de los transpor-

tes por tracción mecánica automotor, haciendo acopio de informaciones y estadísticas, hoy sin elaborar o insuficientes, para luego proceder a proyectar una adecuada, justa y equitativa ley básica de reglamentación. Tema 5º, patente única: con respecto a este asunto de la mayor trascendencia, que la minoría ha considerado en su despacho y no así la mayoría, aquel congreso dice: «Considerando que las diferentes patentes que deben abonar a las municipalidades los vehículos automotores que transportan pasajeros y mercaderías a través del territorio de la República, significan una traba a la libre circulación de los mismos, y al progreso del transporte; que esto constituye, además, un verdadero comercio para algunas municipalidades que establecen precios arbitrarios a las patentes de los camiones, colectivos y ómnibus, que deben fatalmente pasar por ellas para dirigirse a otras localidades; que ningún impedimento de orden constitucional puede justificar el mantenimiento del actual estado de cosas, retrógrado e injusto, declara: que es una aspiración unánime del Congreso el establecimiento de una sola patente para los vehículos de transporte de pasajeros y carga, con la cual se permita la circulación por todo el territorio del país».

Por su parte, el diario «La Prensa», que ha comentado el problema general de los transportes en varias notas editoriales, refiriéndose, también, a la competencia entre el cabotaje y el ferrocarril, decía, en su número 19 de julio próximo pasado: «¿Era necesario llegar a estos extremos para satisfacer el interés de la industria ferroviaria y contemplar las necesidades y conveniencias del transporte de pasajeros y de mercaderías en los caminos de jurisdicción nacional? Creemos que no, y el propio despacho expedido por la minoría de la comisión de la Cámara de Diputados, viene a suministrar una fórmula mucho más prudente para contemplar esas necesidades e intereses, sin la adopción de un instrumento legal cuya efectiva influencia sobre la industria de

los transportes y sobre toda la economía del país no se ha medido ni estudiado debidamente.»

Quiero destacar estas últimas palabras, que trasuntan el fiel reflejo de la verdad en cuanto a su falta de estudio y a lo que ocurre con este llevado y traído proyecto. La intransigencia de la mayoría y el estado público que ha creado el problema, han hecho meditar seriamente a legisladores de otros sectores de la Cámara, dándose el caso de que miembros de la propia mayoría, como el diputado por Córdoba, señor Zarazaga, haya presentado últimamente un proyecto que en línea general coincide con el de la minoría, diferenciándose sólo en forma sensible por la gran cantidad de miembros que por ese proyecto constituiría la comisión de estudio de los problemas del transporte.

La Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos, considerando el nuevo despacho firmado y dado a publicidad antes de que se retirara el anterior de la orden del día número 126 y que ahora ha sido nuevamente reemplazado, dice: «En nombre de la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos, cúmpleme dirigirme al señor presidente y por su intermedio a esa Honorable Cámara, para hacerle llegar la opinión de nuestra institución sobre el nuevo despacho preparado por la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, que según informaciones divulgadas por la prensa del país, va a substituir al que figura en la orden del día número 126 y que tiene por título: «Reglamentación de transportes por tracción mecánica en caminos de jurisdicción nacional.» Debo manifestar al señor presidente que el nuevo despacho, aunque se le ha modificado uno de los puntos más impugnados del anterior, ya que se crea un comité coordinador de los transportes para aplicar las disposiciones reguladoras, en substitución de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, todavía requiere otra estructura para resolver con acier-

to tan palpitante y discutida cuestión. Nuestra objeción fundamental al nuevo despacho de la mayoría de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de esa Cámara, es que nuevamente proyecta legislar sobre la coordinación de los transportes, sin un conocimiento completo de las necesidades de sus distintos sistemas, separándose innecesariamente de los procedimientos puestos en práctica tanto en Europa como en Estados Unidos y sin que en ese estudio y en la ulterior aplicación de normas reguladoras se dé intervención ni se consulte la opinión de los gobiernos provinciales. Es necesario que se tengan en cuenta las opiniones vertidas sobre esta importante cuestión, que nadie podrá tildar de parciales, tanto por el gobierno de la provincia de Córdoba en su notable presentación a esa Cámara, como por «La Prensa» de esta Capital, en sus dos magníficos editoriales que colocan en su verdadero lugar a este problema nacional de gran importancia, pero que por el momento no es de tan apremiante solución que exija la sanción inmediata de un proyecto de ley, que antes de tratarse en la Cámara la misma mayoría de la comisión ha resuelto substituir el despacho». Y sigue considerando el proyecto, artículo por artículo.

Infinidad de instituciones y las industrias comprometidas en este problema, que sería largo enumerar, se han dirigido en las últimas semanas a la Honorable Cámara, llamándole la atención sobre el mismo. Casi todas ellas se han referido a la coordinación de los transportes camineros con los ferroviarios. Hay, sin embargo, una que llama la atención sobre el transporte fluvial y marítimo: es ésta la del Centro de Cabotaje Menor. Esta fase del problema es de una gran importancia por la competencia desleal o inconveniente que generalmente se establece en contra del cabotaje y que con clara visión analiza «La Prensa» en sus editoriales de los días 14 y 19 de julio próximo pasado. ¿De qué valdrán los esfuerzos del Ministerio de Marina por organi-

zar e impulsar el desarrollo de la marina mercante y del cabotaje nacional, dado a conocer en sus decretos de fecha 19 de diciembre de 1934, creando la comisión de estudios de esa actividad de transporte, si ésta va a seguir desarrollándose al margen de la indispensable coordinación que proteja sus actividades?

Se podrá decir que el nuevo despacho, en forma general, habla en su artículo 4º de que la comisión coordinadora deberá coordinar todos los transportes por agua y tierra. Esa declaración es absolutamente inocua, pues no se da ninguna norma en la ley como no sea para ampliar el transporte automotor, restringiendo su radio de acción, que es lo que por lo visto únicamente interesa. ¿Con qué elementos que surgen de la ley, la comisión va a poder coordinar los transportes por agua? La ley, en su principio, fué redactada para aplicar a los transportes automotores y en su espíritu no ha sido modificada. No se establece siquiera un plazo para su estudio en cuanto a ese sistema de transporte y la necesaria sanción del Congreso a sus conclusiones para darles fuerza de ley.

La comisión tampoco tiene ninguna ingerencia en lo que respecta a la explotación en sí y a la fijación de las tarifas ferroviarias; lo cual quiere decir que los ferrocarriles tendrán representación preponderante en la comisión, pero sus resoluciones no regirán para ello. No obstante, se denominará comisión coordinadora y se habla de atribuciones que no surgen de la ley.

Sostenemos que más, mucho más, que lo que puede hacer esta ley que se discute en favor de los ferrocarriles, podrá hacer la Dirección Nacional de Vialidad, si en su estudio de la red carretera en todo el territorio de la Nación, evita la construcción de caminos antieconómicos o arbitrariamente competitivos.

Los ferrocarriles tienen en nuestro país, de extenso territorio y por ende de largas distancias kilométricas a recorrer, para el transporte de las mer-

caderías de consumo interno y para la exportación de las distintas zonas productoras, elementos indispensables de próspera y fecunda vida.

La marina mercante nacional de cabotaje, que actualmente está paralizada en sus actividades en una gran proporción de sus bodegas disponibles, también merece ser estimulada. Y a la industria automotriz, que aun no ha alcanzado la plenitud de su desarrollo, no se le pueden poner trabas que conspiren contra la economía del país, así como a nadie se le ocurriría, so pretexto de que ello daña los intereses ferroviarios, eliminar o poner trabas al moderno sistema aéreo de comunicaciones.

Sostenemos que en nuestro país pueden vivir y desarrollarse plenamente los distintos sistemas de transporte, con una ley de coordinación que contemple todos los intereses y todos esos sistemas, tanto los de monopolio, como son los ferroviarios, como los de libre competencia, que son los otros.

Será, quizás, conveniente y útil librar de algunas exigencias que actualmente pesan sobre los ferrocarriles, pero todo ello no podría nacer sino del estudio indispensable, técnico y económico, hecho por organismos también técnicos y por la representación de los intereses en lucha.

Si el Congreso de 1932, oyendo el clamor de toda la Nación que durante muchos años la reclamó en vano, supo afrontar el estudio y dar sanción a la ley nacional de vialidad, cuyo fin primordial es dar al país la gran red de carreteras que éste necesita, para facilitar y abaratar los transportes y las comunicaciones, no puede permanecer impasible ante los ataques a esa ley fundamental, tan fundamental para el país hoy, como la ley de ferrocarriles lo fué hace cincuenta o sesenta años, ni tampoco silenciar el propósito de entorpecer sus consecuencias inmediatas, perfectamente previsibles al tiempo de la sanción de la ley, como es el desarrollo alcanzado y que habrá de alcanzar el transporte automotor en un futuro próximo.

El estudio que proponemos puede y debe hacerse. Debe hacerse, pues de lo contrario pronto tendrá el Congreso argentino que volver a ocuparse de este asunto, que no será abordado siquiera por la ley que pretende votarse y puede hacerse porque la Nación tiene los organismos técnicos necesarios ya creados y que por feliz coincidencia están todos ellos bajo la dependencia de un mismo ministerio: el de Obras Públicas.

Hagamos de manera que sea posible y fácil la vida de los ferrocarriles, de la marina mercante de cabotaje, que la aviación alcance todo el desarrollo que le está reservado en el problema de las futuras comunicaciones, pero defendamos también la ley nacional de vialidad, la gran ley nacional de vialidad, que es la obra de este Congreso.

El proyecto del Poder Ejecutivo, que la mayoría adopta como despacho, con modificaciones que lo mejoran — lo reconocemos —, no nos dará, pues, una ley de coordinación de transportes, como ha dado en llamársele. La ley de tráfico que reglamentará el uso del camino, y la de coordinación, que comprende la comercialización que en el tráfico sobre ellos pueda realizarse en su relación de todo orden con los demás sistemas de transporte, aun cuando parecieran destinadas a muy distintas cosas, deben ser un todo general y armónico. La ley de coordinación de transportes debe ser integral, abarcando todos los sistemas. No puede ser ley de coordinación aquella que sólo tienda a subordinar un sistema de transporte a otro, olvidando por completo el tercer gran sistema de comunicaciones y tráfico de cargas que desarrolla sus actividades en el amplio litoral marítimo y fluvial de nuestro extenso país, necesidades de armonización establecidas por antiguas leyes que nunca fueron cumplidas y que encontraban en estos momentos la mejor oportunidad de ser estudiadas y resueltas satisfactoriamente, pero que no lo serán porque el nuevo despacho no

pone en manos de la comisión coordinadora los medios para hacerlo.

Trátase de trasladar el problema europeo de la coordinación a nuestro país, careciendo de toda lógica y razón. Las condiciones son completamente distintas; mientras allá las distancias son cortas, existen extensas redes de caminos firmes y una densidad de población infinitamente mayor que la nuestra, aquí son normales las grandes distancias, no existen aún caminos, y nuestra población se extiende en el amplio territorio de nuestro país, de casi 3.000.000 de kilómetros cuadrados, en la proporción de 4 habitantes, escasamente, por kilómetro cuadrado. Por lo demás, las características de nuestra producción mayor, en gran parte para la exportación que debe trasponer cientos y a veces miles de kilómetros para llegar a los puertos de embarque, y aun para el movimiento de mercaderías de consumo interno, frente a la producción de aquellos países, de reducido territorio, más bien fabriles todos ellos, presentan dos problemas completamente diferenciados. La prueba más cabal de ello es la situación de las empresas ferroviarias allá y aquí; allá es la verdadera bancarrota, aquí no. Allá no encuentran la forma adecuada de defensa; aquí, no bien mejoran las condiciones económicas generales, ha mejorado sensiblemente la explotación de los ferrocarriles. Me refiero a los ferrocarriles que abarcan las zonas importantes del país. Los propios Ferrocarriles del Estado acrecen sus resultados económicos, como vamos a demostrarlo. Hemos de comparar solamente el año 1933, que fué uno de los de mayor depresión económica, con 1934, en que las actividades comerciales y de la exportación adquirieron de nuevo algún impulso.

Ganancias de los cuatro grandes ferrocarriles: Ferrocarril del Sud, año 1933, \$ 14.505.102; año 1934, pesos 15.572.284. Central Argentino, año 1933, \$ 5.590.872; año 1934, 10.327.767 pesos. Oeste de Buenos Aires, año 1933, \$ 3.045.081; año 1934, 3.805.757

pesos. Pacífico, año 1933, \$ 4.456.150; año 1934, \$ 7.339.228. Total en pesos oro por año: 1933, \$ 27.597.205 contra 37.045.036 en 1934. Reducido a pesos moneda nacional el producido en oro de estos cuatro ferrocarriles para 1934, arroja una ganancia líquida de 84.092.231,72 pesos moneda nacional.

Veamos cuál es el interés que esta ganancia ha producido al capital realizado, evidentemente abultado de los ferrocarriles, según los datos de la memoria de 1933 del Ministerio de Obras Públicas: Ferrocarril del Sud: 361.864.591; Ferrocarril Central Argentino: 354.242.030; Oeste: pesos 160.523.566; Pacífico: 161.990.072. Total en pesos oro sellado para estos cuatro ferrocarriles: 1.038.629.259. El interés en oro de esa ganancia de 37.045.036 sobre esta masa de capital es de 4 % aproximadamente, interés que, como se ve, no es reducido en momentos en que todo el comercio y las actividades sufren las consecuencias de una gran crisis.

He dicho que los capitales de los ferrocarriles particulares son abultados, lo que se comprueba con los datos de la misma memoria del Ministerio de Obras Públicas cuando establece un capital realizado de 52.660 pesos por kilómetro de vía para los ferrocarriles particulares, mientras que ese mismo capital es de 40.382 para los Ferrocarriles del Estado, o sea que acusa una diferencia de \$ 12.278 por kilómetro de vía de mayor capital para los ferrocarriles particulares.

Los ferrocarriles hacen el argumento de que el valor de las acciones de los mismos ha caído en forma vertical, en razón de que ellas, las ordinarias, no obtienen ningún dividendo. Pero si esa situación se produce porque los ferrocarriles pierden una gran proporción de sus ganancias por diferencias de cambio al girar al extranjero, y si por otra parte deben hacer primeramente el servicio de las acciones preferidas, ello nada tiene que hacer con la explotación en sí de los ferrocarriles, que como hemos visto han producido un interés nada despreciable.

He dicho que los Ferrocarriles del Estado, que durante muchos años han sido una verdadera carga para las finanzas de la Nación, acrecen sus resultados económicos en estos momentos en que los demás ferrocarriles claman por los rendimientos de su explotación y es grato consignarlo así y demostrarlo a la luz de estadísticas suministradas por la administración general de dichos ferrocarriles.

El movimiento general de pasajeros para todas las líneas de los Ferrocarriles del Estado, para no dar detalles excesivamente extensos, es el que sigue: en 1932, 2.304.733 pasajeros; en 1933, 2.196.179; en 1934, 2.461.313.

Se registra, como se ve, un aumento de 265.134 pasajeros para este último año, en comparación con el inmediato anterior.

Por lo que respecta a las cargas, las cifras son aún más elocuentes. Los Ferrocarriles del Estado han transportado los siguientes totales en toneladas: en 1932, 4.356.872; en 1933 4.170.103; en 1934, 4.792.482. Registran estas cifras un aumento de 622.379 toneladas para el año 1934, comparado con 1933. Es interesante también escuchar lo que dice la administración de esos ferrocarriles, en su informe del anexo 10 de la memoria del Ministerio de Obras Públicas, al considerar estos resultados favorables.

«Durante el año 1934, dice el informe, — las líneas del Estado experimentaron aumentos de importancia en sus tráficos de pasajeros y cargas, gracias a los cuales se sobrepasaron ampliamente las cifras del año anterior y hasta las de 1932, que en algunos casos fueron superiores a las de 1933, según puede constatarse en los detalles estadísticos que se suministran en las páginas siguientes. Tal sucede, por ejemplo, con el número de pasajeros transportados en el total de la red y en el Central Norte Argentino. La adopción de horarios más frecuentes, de convoyes más veloces y de material rodante más en armonía con las exigencias de las modalidades modernas del tráfico

han permitido a los Ferrocarriles del Estado incrementar en forma apreciable el número de pasajeros transportados, etcétera.

—Ocupa la Presidencia, el señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, doctor Carlos A. Pueyrredon.

Y al responder a un pedido de informes que yo hiciera por intermedio de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, el señor administrador general, ingeniero Nogués, agrega a la memoria impresa dos hojas escritas a máquina, cuyo contenido deseo hacer conocer a la Honorable Cámara.

Dice así: «Mejoras de los servicios. Aunque las entradas brutas de un ferrocarril por concepto de pasajeros constituyen un porcentaje muy reducido del total (apenas un 12 %) la atención de esta clase de tráfico ha merecido un preferente estudio de la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

«La competencia que deben sufrir los ferrocarriles por parte del transporte automotor por carretera, obliga a la adopción de continuas mejoras, para ofrecer al público la velocidad del transporte y la frecuencia de horarios que ponen a su disposición los autos y ómnibus.

«El pretender llevar adelante esta lucha manteniendo la tracción a vapor, lleva a resultados antieconómicos, por lo cual conviene abandonar tal sistema. En cambio, la adopción de coches automotores, ofrece de inmediato la posibilidad de esperar un costo reducido de transporte, un buen aprovechamiento de material y una velocidad media superior a la obtenible con los trenes a vapor.

«Decidida la administración a incorporar a su red estos nuevos tipos de coches automotores, procedió a determinar, primero, las condiciones generales a que debían ajustarse, encontrándose que era necesario proveer los siguientes:

«Servicios rápidos de pasajeros y postales, a largas distancias, a distancias medias y a cortas distancias dentro de los radios urbanos. Servicios generales en los puntos terminales de las líneas o en los ramales de tráfico muy reducido.

«Y servicios rápidos para encomiendas y cargas preferidas.

«El programa de adquisiciones preparado en base a estos estudios preliminares comprende en conjunto 34 coches automotores.

«La licitación llevada a cabo, con entera libertad en cuanto se refiere a detalles de técnica, mecanismo y construcción, siempre que los coches respondan a las exigencias de trabajos previstos, fué adjudicada a la fábrica húngara Ganz por un total limitado de 18 unidades, con opción por parte del ferrocarril a ampliarlo hasta el número total previsto.

«Se espera incorporar estos elementos — termina — en los primeros meses del año próximo.»

Los ferrocarriles tendrán necesariamente que adoptar, como sus similares americanos del Norte y también de los Ferrocarriles del Estado, los nuevos sistemas de coches aerodinámicos, contruidos en aluminio, para la conducción de pasajeros, que como lo hace notar Frank Glassey, ofrecen enormes ventajas sobre el tipo de convoyes ferroviarios antiguos.

Un convoy del nuevo tipo, con seis vagones, pesa solamente 210 toneladas; mientras un convoy antiguo, con el mismo número de vagones, pesa alrededor de 700 toneladas. Estos coches, accionados por motores tipo Diesel, de 900 caballos de fuerza, desarrollan altas velocidades, llegando en algunos trechos hasta cerca de 200 kilómetros por hora y, en general, a promedios muy elevados.

El señor Glassey cita el caso del tren que hace el servicio entre Los Angeles y Nueva York en 56 horas y 55 minutos, cubriendo la distancia que media entre ambos — 5.247 kilómetros — a razón de 57 millas por hora, o sea 92



kilómetros. Nuestros trenes, en cambio, corren a 60 kilómetros o poco más, cuando corren mucho.

Hace también el comentarista, elogio de las nuevas comodidades introducidas en coches americanos, para todas las categorías de pasajes, mientras nosotros todavía tenemos que reclamar en muchas líneas la simple calefacción. Refrigeración no sabemos aún lo que es en nuestros trenes.

Pero donde la actual administración de los Ferrocarriles del Estado destaca nitidamente su gestión, es en los resultados económicos de explotación de sus redes consignados en dos o tres planillas, cuya inserción en el Diario de Sesiones me permito solicitar, para no entrar a hacer también aquí un detalle interminable de cifras. (1)

De estas cifras surge esta comprobación realmente halagadora: que en el año 1934, sin considerar recursos especiales, los Ferrocarriles del Estado arrojan un superávit de \$ 7.065.463,81, mientras en el año 1931, tres años antes, el resultado económico era totalmente inverso, arrojando un déficit de \$ 10.338.236,96, o sea que se establece para estos dos períodos una diferencia de \$ 17.403.700,77, lo que se desprende de las siguientes cifras de productos y gastos de explotación. Mientras en 1931 las entradas totales de los Ferrocarriles del Estado eran de 53.311.178,90, los gastos se elevaban a pesos 63.649.415,86; en cambio, en el año 1934, frente a un monto de entradas de 53.093.313,71, los gastos totales solamente sumaron 46.027.849,90, lo que produce el importante superávit que hemos anotado en favor de este último año, comparado con el gran déficit del año 1931. Acusando también un apreciable superávit en 1933, ello ha permitido a la citada administración devolver a su personal haberes retenidos en las siguientes proporciones: por el año 1933: 2.032.831,28; por el año 1934: 3.852.880,22.

Queda demostrado, pues, que mejorando los servicios en general de los ferrocarriles, renovando y modernizando su material de explotación, puede llegarse por los demás ferrocarriles particulares a resultados idénticos, parecidos o quizás superiores a los que registran hoy, a pesar de la crisis general, los del Estado.

La documentada disertación que en el Instituto Popular de Conferencias ha pronunciado hace pocos días el ingeniero Lorenzo Dagnino Pastore, quien prueba haber estudiado a fondo este problema, nos da la más amplia razón, analizando con detenimiento sus números, aun hechos para los ferrocarriles de nuestro país sobre capitales cuyo monto global está hoy muy fuera de la realidad, como dejamos expresado.

«El ferrocarril no ha sido tocado de muerte — dice el conferenciante. Su existencia será aún larga, y su presente incierto reclama un amplio reajuste en su estructuración que prolongará su vida. Por el camino general de la modernización de sus servicios las empresas saldrán de su precaria situación actual. Pretender resolverla mediante el amparo del gobierno, conteniendo el avance del automovilismo y el desarrollo de la red vial, es buscar soluciones transitorias que aliviarán momentáneamente el malestar financiero, pero no irán a la raíz de los factores que la determinan.

«Es la calidad del servicio — dice en otra parte de su discurso — y el precio que por el mismo se paga lo que ve y siente el público.»

No deben, a nuestro juicio, aniquilarse factores de gran progreso para el país como han sido y son los ferrocarriles; pero tampoco pueden ponerse arbitrariamente trabas al desarrollo del transporte automotor, aquí donde el problema no apunta con los caracteres de aquellos países a los cuales quiere trasladárenos en el estudio de asunto de tanta trascendencia.

Bastaría con decir, sin tener estadísticas exactas, que el transporte automotor no ha de restar sin duda algu-

(1) Véase pag. 655.

na en nuestro país un porcentaje mayor de un 2 ó 3 % del volumen general de sus cargas, medidas en toneladas kilómetros, a los actuales ferrocarriles en actividad.

A este fin conviene citar algunas conclusiones a que se llega en un informe elaborado por el ingeniero Niccanor Alurralde, jefe de la sección investigaciones técnicoeconómicas de la Dirección Nacional de Vialidad, de fecha junio del año pasado.

«Creemos — dice — que antes de entrar a tratar el tema en lo que respecta a nuestro país, es conveniente considerar el caso de Estados Unidos, país que tiene un sistema caminero muy desarrollado y mejores estadísticas que las nuestras. Los resultados a que llegamos estudiando esos casos, nos darán ya de por sí mucha luz sobre la importancia que pueden o no tener la competencia en la Argentina.

«Allí el problema ha sido estudiado por una comisión presidida por el ex presidente Coolidge y asesorada por una comisión de técnicos especializados, la cual se expide con todo detalle en su obra *El problema americano de los transportes*.

En el informe suplementario de la comisión, el ex gobernador de Nueva York, señor Alfredo Smith, dice que: «El efecto de la competencia de los caminos y líneas aéreas se ha exagerado». Esa conclusión que se basa en los detenidos estudios de la comisión técnica que asesoró al comité, nos indica que si en Estados Unidos, que es el país que tiene la red caminera más extensa y perfecta del mundo y el cual tiene más vehículos automotores que todo el resto del mundo reunido — Estados Unidos 26.000.000; el resto de los países 9 millones — no tiene la importancia que a veces se le ha asignado, en la República Argentina su importancia no ha de ser tampoco muy grande.

«En una de las últimas ediciones del «New York Times» se han sintetizado claramente — dice el informe refiriéndose a la caída del tráfico — lo que hemos expuesto, con la siguiente frase:

«La crisis de los últimos cuatro años ha reducido grandemente las ganancias de los ferrocarriles — obsérvese que no es el caso nuestro —, pero las disminuciones de tráfico no han sido mayores que aquellas observadas en la cifra de la producción del país en conjunto.

«Allí también, cuando la crisis empezó, los ferrocarriles iniciaron una campaña de propaganda exagerada, atribuyendo la mayor parte de la pérdida del tráfico a la competencia de los automotores; pero bien pronto la verdad se abrió paso, debido a que se hicieron estudios basados en las estadísticas disponibles.

«Las cifras más altas asignan a esa pérdida relativa del tráfico de carga por la competencia caminera, un valor igual al 10 % del tráfico total.» El ingeniero Dagnino Pastore, en una conferencia que escuché esta mañana, fija esa cifra en 7 por ciento.

«Hemos llegado, pues, a la conclusión, que hacemos resaltar, de que en Estados Unidos, que es un país dotado de una red de caminos pavimentados de 1.200.000 kilómetros de longitud, 26.000.000 de automóviles y una red ferroviaria de 400.000 kilómetros, la pérdida de los ferrocarriles como consecuencia de la competencia es, aun en esta época de crisis, de sólo el 25 % de sus entradas brutas.

«Trataremos de llegar por comparación a las cifras análogas en la República Argentina.

«La red ferroviaria norteamericana tiene 400.000 kilómetros de líneas; la Argentina tiene 40.000 kilómetros; es decir, que están en la relación de 10 a 1.

«La red caminera de tránsito permanente en Estados Unidos es de 1.200.000 kilómetros; la red argentina equivalente es de 5.000 kilómetros, o sea 240 veces menor.

«El número de camiones en Estados Unidos es de 3.000.000; en la República Argentina de 79.000; es decir, que Estados Unidos tiene 38 veces más camiones que la Argentina, con una población sólo diez veces mayor; o sea, que en relación a la población hay en aquel país 3,8 veces más camiones que

en la Argentina. Si allí la competencia es sólo del 10 %, aquí sería, en el mejor de los casos, igual a 2,7 %, pero en realidad debe ser mucho menor que esa cifra en razón de que carecemos todavía de una red de caminos pavimentados donde usar nuestros camiones.

«El informe a que hacemos referencia, con una abundante información numérica comparativa, tiende a demostrar lo infundado del recurso empleado para obtener la sanción de una ley restrictiva para el transporte automotor, situación aparente, que concurre en estos momentos a hacerla exteriormente inverosímil, la caída general de todas las actividades, a la que no han podido escapar los transportes.»

Se ve, pues, que la caída del tráfico ferroviario se debe en nuestro país a la depresión económica general, obedeciendo a la misma ley que ha determinado la crisis para todas las actividades y sólo en ese muy pequeño porcentaje, por la competencia caminera.

Los ferrocarriles, cuyos intereses debería el país respetar, hasta donde no se opongan a los suyos propios, que son los de su economía general, los de sus habitantes, los de su producción, deberán comprender que frente a la aparición en el mercado de los transportes, de este nuevo factor de competencia, competencia que no puede ir más allá de cierta distancia — límites término medio de 120 a 130 kilómetros, establecido por la sección explotación puertos marítimos, de la Dirección de Navegación y Puertos, por estudios hechos sobre los transportes de afluencia de algunos puertos marítimos — deberán comprender de una buena vez que tienen imprescindiblemente que modificar su sistema de explotación, mejorando sus servicios, haciéndolos más livianos y rápidos, tanto para cargas como para pasajeros, introduciendo reales economías, electrificando su sistema de tracción, y tomando los servicios del camión automotor como un aliado y no como un enemigo, en la misma forma que aliado es el automóvil

que conduce pasajeros a las estaciones ferroviarias, para que éstos surquen las largas distancias por el medio más adecuado hasta ahora para esto, que es el ferrocarril. Empeñarse en lo contrario, en trabar el desarrollo del vehículo automotor por medio de la ley, es estar contra el progreso, contra el avance de la técnica, que ha de seguir su curso arrollador contra todo el que se detenga o estanque, a pesar de todas las leyes y reglamentaciones. Y el ferrocarril se habrá de estancar, si no siente el acicate de la competencia caminera, que le obligará a renovarse. En este debate deben contemplarse todos los intereses en lucha, construyendo sin destruir hasta donde sea posible, pero colocando por encima de todos ellos las supremas conveniencia de la Nación.

Se ha traído a la discusión pública sobre este tema, los ejemplos de lo que ocurre en Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, Estados Unidos, etcétera, para defender la sanción del despacho de la mayoría, olvidando que allí se ha hecho precisamente lo que propone en gran parte la minoría, o sea la designación de comisiones técnicas para que estudien y observen el desarrollo del problema o, como en Estados Unidos, un funcionario que con el nombre de «coordinador» controla, estudia y dirige los transportes, a la vez que informa sobre su cometido y observaciones a los altos poderes del Estado, con fines de legislación dictados por la experiencia.

No se les ha ocurrido allí hacer la ley sin ningún estudio, como pareciera ser la consigna, contra viento y marea, entre nosotros, porque han comprendido, con muy buen juicio, que las cosas hay que empezar por hacerlas con método.

Se ha hablado también de la igualdad de trato para estos dos sistemas de transporte terrestre.

Por lo que respecta a los derechos fiscales, que pesan sobre uno y otro, las cifras no resisten comparación posible. Mientras uno, como lo hemos demos-

trado, produce más de 100.000.000 de pesos por año, es cierto que una gran parte para sus propios caminos, el otro está exento de todo gravamen, que significarían muchos millones de pesos por año, a cambio de un 3 % de sus utilidades líquidas, monto que suma tan sólo entre 2 y 3.000.000 de pesos que se emplean en su propio beneficio, pues son destinados a la conservación y construcción de caminos de acceso a las estaciones ferroviarias. Mientras ese 3 % sólo ha producido alrededor de 80.000.000 de pesos en veintidós años, el país ha exonerado a las empresas ferroviarias, en ese mismo lapso, de 250.000.000 de pesos, tan sólo por derechos de aduana, sin contar todos los demás impuestos nacionales, provinciales y municipales, que tampoco pagan en todo el territorio de la Nación.

Y si echamos una mirada rápida hacia atrás, nos encontramos con que sólo en diez años, según datos de la Comisión de Defensa del Transporte Automotor, estos vehículos han contribuido al erario nacional con las siguientes cantidades en pesos moneda nacional:

Hasta el año 1933: automóviles y chasis, 152.690.000; nafta importada e impuestos, 376.100.000; neumáticos y cámaras, 126.690.000; repuestos y varios, 40.311.000; acumuladores, nafta, materias primas y lubricantes, 26.000.000; patentes en la Capital Federal, 62.410.000; patentes provinciales (calculado), 100.000.000. Total, 884.201.000 pesos.

En cuanto a los obreros que trabajan en los distintos sistemas, sostenemos que deben equilibrarse en condiciones de trabajo y remuneración en forma que corresponda a una equiparación de servicios prestados, con fijación de un salario mínimo para todos los obreros del transporte en sus varios sistemas, salario mínimo a partir del cual deberá establecerse el debido escalafón. Propiciamos, también, la jornada máxima, de acuerdo a la conocida posición de nuestro grupo frente a estos problemas.

Ahora tengo necesidad de ocuparme de un hecho que considero arbi-

trario y del cual deseo dejar constancia ante la Honorable Cámara.

Días antes del 17 de julio próximo pasado, fecha fijada por este cuerpo para tratar este asunto, de acuerdo con la orden del día número 126, fui requerido para hablar sobre este problema en mi carácter de secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes y autor del proyecto de la minoría, por la estación L R 4, Radio Splendid, la que venía propalando charlas y conferencias desde algunas semanas antes sobre este tema. El día fijado me presenté a la citada estación radiodifusora para cumplir con mi compromiso, el que había sido anunciado por algunos diarios de esa misma fecha, y allí se me dijo, por la misma persona que me requiriera y por otra que me fué presentada como gerente, que ese mismo día, a las 15 horas, habían recibido orden terminante de no propalar más audiciones sobre coordinación de los transportes. Como esta medida, injustificada a todas luces, fuera comentada por el diario «La Vanguardia», el director de Correos y Telégrafos se dirigió a la dirección del citado diario, manifestando que de él no había partido tal orden. No sé que se haya investigado lo sucedido. Tampoco creo que la prohibición haya sido una invención de la gerencia o dirección de la estación de radio, desde que fué ella, espontáneamente, quien me pidió la conferencia, que luego no pudo propalarse. Es esto una inadmisibile censura cuando se trata de propalar ideas sobre asuntos de tanto interés, que por afectar directa o indirectamente a cuanta actividad útil se desarrolla en el país, ha despertado verdadera expectativa.

Otro hecho de una insolencia inaudita, propia de periodistas que confunden la libertad de prensa con la licencia, es el que registra las páginas de un periódico recientemente aparecido, de esos periódicos que suelen ver la luz en vísperas de algunos grandes acontecimientos, con propósitos no siempre claros. El periódico a que me

refiero, en un comentario que destaca en un gran recuadro, nos presenta a los socialistas confabulados con la mayoría para dar al país una mala ley de coordinación de transportes, entregados a la venalidad puesta en práctica desde las grandes y poderosas empresas ferroviarias. Para abonar tal afirmación, dice que el diputado que habla ha sido entrevistado por el presidente de los ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires, en la ciudad de Mar del Plata, lugar de mi residencia. De ese hecho extrae el citado periódico su conclusión infamante.

Es exacto que he sido entrevistado por el presidente de ambos ferrocarriles en Mar del Plata, como también más de una vez en Buenos Aires. Y no sólo por él. Además del señor Lequizamón, he sido entrevistado por el doctor Sánchez Elfa, alto dirigente del Ferrocarril del Sud, por el ingeniero Chanourdie, presidente, creo, del Ferrocarril de Santa Fe, en varias oportunidades; por muchas comisiones de una entidad central ferroviaria pro coordinación de los transportes, y en una oportunidad, también, en nuestro grupo, por una delegación de la Unión Ferroviaria. Pero no es menos exacto, que aun cuando nuestra actitud clara, firme y decidida desde el primer día, hace ya dos largos años, ha provocado el retiro del absurdo proyecto del Poder Ejecutivo, que todas las fuerzas ferroviarias propician, nosotros estamos dispuestos a librar una gran batalla en defensa de lo que entendemos son los verdaderos intereses del país, por sobre toda otra consideración. Hemos de sostener nuestro proyecto, del cual se han extraído algunas conclusiones últimamente por la mayoría para introducirlas en su nuevo despacho, y nada ni nadie nos ha de torcer de esta ruta, porque entendemos hoy como ayer, que solamente podrá darse una ley racional, lógica y justa cuando en nuestro país se haya hecho el estudio técnico, estadístico y económico indispensable de este asunto, que

toca tan de cerca a la masa total de intereses de la Nación.

Y porque entendemos, también, que tras las reformas introducidas al último despacho, se conserva la estructuración del primitivo proyecto, cuyo objeto principal fué y sigue siendo, aun cuando ahora se le quiera dar en la letra un carácter de coordinación más amplio, el de poner serias trabas al desarrollo de la industria automotor en el país. Rechazamos, pues, la imputación calumniosa, y afirmamos nuestra posición que nada ha podido mover ni modificar a lo largo de tres períodos parlamentarios de gestación de esta ley.

Queremos también dejar claramente establecida nuestra consecuencia con la ley número 11.658, más conocida por ley nacional de vialidad, en la cual, como autores de uno de los proyectos sobre los cuales se estructuró la ley definitiva y como miembros de las comisiones que la estudiaron, trabajamos con verdadera pasión, conscientes de que íbamos a prestar al país como legisladores de la Nación, uno de los más señalados y patrióticos servicios que se le podrían prestar en esta hora.

Señor presidente: Se va a tratar esta ley en las condiciones que dejo expuestas. La Honorable Cámara comprenderá la importancia de la misma por los cuantiosos intereses que afecta. Si no colocara por sobre todo otro interés los de la Nación misma, destruiría en parte su propia obra, de inspirados momentos del Parlamento argentino.

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

**Sr. Pena.** — Pido la palabra.

**Sr. Presidente** (Pueyrredon). — Tiene la palabra el señor ministro de Obras Públicas.

**Sr. Pena.** — Voy a formular una moción de orden.

Siendo la hora avanzada y no habiendo número en el recinto ni en la casa, hago indicación para que se levante la sesión, pues desearía que el señor ministro de Obras Públicas haga uso de la palabra en hora más tem-

prana y con mayor número de diputados presentes.

**Sr. Presidente** (Pueyrredon). — No siendo posible votar la moción formu-

lada por falta de número, queda levantada la sesión.

—Era la hora 21 y 2 minutos.

### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO RODRIGUEZ

Buenos Aires, septiembre 3 de 1935.

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

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente y por su intermedio a la Honorable Cámara de Diputados, a los efectos de expresarle los deseos unánimes de los componentes de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, de que la Honorable Cámara de Diputados sancione durante el actual período parlamentario el despacho relativo a la reglamentación de la carrera de contador público nacional, el cual se encuentra incluido dentro del plan de trabajo del corriente año.

No es del caso puntualizar nuevamente la importancia de los estudios que se realizan

en la facultad, por cuanto son públicos y notorios los prestigios que ha adquirido por la seriedad de los mismos y la actuación brillante de sus graduados.

La reglamentación pedida, no es sino una justa recompensa a los muchos esfuerzos y años de sacrificios de la facultad, de sus componetes y egresados. Beneficiará particularmente a los intereses económicos del país, pues asegurará la intervención de técnicos especializados, de una preparación que ya nadie discute y que todos se complacen en reconocer.

Con la seguridad de poder contar con el decidido y eficaz apoyo del señor presidente, me complazco en saludarlo con mi más distinguida consideración.

*Enrique C. Urien.*

## INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO PUEYBREDON

## Cuadro sinóptico de la legislación mundial sobre coordinación de los transportes (\*)

País	REGIMEN DE CONCESION O DE LICENCIA		OBLIGACION DE ASEGURAR UNA EXPLOTACION PERMANENTE	
	Ferrocarril	Automóvil	Ferrocarril	Automóvil
Estados Unidos . . .	Concesión	Certificados de permiso (licencia) para los acarreadores públicos.	Sí (5)	Sí para los acarreadores públicos
Canadá . . . . .	Concesión	Licencia	Sí (5)	Sí (1)
Méjico . . . . .	Concesión	Licencia	Sí (5)	Sí (1)
Gran Bretaña . . .	Concesión	Licencia	Sí (5)	No
Est. libre de Irlanda	Concesión	Concesión llamada licencia	Sí (5)	No
Francia . . . . .	Concesión	Autorización	Sí (5)	Sí (1)
España . . . . .	Concesión	Concesión	Sí (5)	Sí (1)
Bélgica . . . . .	Concesión de explotación	Autorización	Sí (5)	Sí (1)
Luxemburgo . . .	Administrac. del Estado	Concesión para servicios públicos (1)	Sí (5)	Sí (1)
Países Bajos . . .	Concesión y concesión de explotación	Licencia	Sí (5)	Sí (1)
Suiza . . . . .	Administrac. del Estado o concesión	Concesión (1)	Sí (5)	Sí (1)
Italia . . . . .	Administrac. del Estado o concesión	Concesión (1)	Sí (5)	Sí (1)
Alemania . . . . .	Administración del Estado con concesión de explotación.	Licencia (1) (3) solamente por más de 50 kilómetros	Sí (5)	Existe según las estipulaciones del acta de concesión.
Checoslovaquia . .	Administrac. autónoma	Concesión (1) (2) (3)	Sí (5)	Sí (1)
Austria . . . . .	Administración autónoma y concesión	Concesión (1)	Sí (5)	Sí (1)
Hungría . . . . .	Administración autónoma y concesión	Concesión (1) (2) (3)	Sí (5)	Sí en ciertos casos (1)
Yugoeslavia . . .	Administración directa y concesión	Licencia (1) (3)	Sí (5)	Sí (1) (3)
Rumania . . . . .	Administrac. autónoma	Concesión	Sí (5)	Sí (1) (3)
Polonia . . . . .	Administración autónoma y concesión	Concesión (1)	Sí (5)	Sí (1) (3)
Lituania . . . . .	Administrac. del Estado y algunas concesiones	Concesión (1)	Sí (5)	Sí (1) (3)
Letonia . . . . .	Administrac. del Estado	Concesión (1) (3)	Sí (5)	Sí (1) (3)
Estonia . . . . .	Administrac. del Estado	Concesión (1) (3)	Sí (5)	Sí para una parte del año (1)
Finlandia . . . . .	Administrac. del Estado	Autorización (1) (3)	Sí (5)	Idem
Dinamarca . . . .	Administración del Estado o concesión	Autorización (1) (3)	Sí (5)	Idem
Suecia . . . . .	Administración del Estado o concesión	Concesión obligatoria para todo tráfico profesional.	Sí (5)	Según las estipulaciones del acta de concesión
Noruega . . . . .	Administración del Estado o concesión	Concesión obligatoria para todo tráfico profesional.	Sí (5)	Idem
Indias Británicas .	Concesión y/o administración del Estado	Licencia	Sí (5)	Sí (1)
Indias Holandesas	Administración del Estado o concesión	Concesión (1) (2) (3)	Sí (5)	En ciertos casos según el acta de concesión

(\*) Del libro *La route et le rail dans 40 pays*, por el doctor Paul Wobl y el profesor A. Albitrecca. (Documentos de la Cámara de Comercio Internacional).

(1) Líneas regulares para el transporte de viajeros. En Francia, en particular, la obligación no existe sino para los servicios de viajeros que tienen contratos con el Estado, los departamentos o las comunas.

(2) Transportes ocasionales de viajeros contra remuneración.

(3) Transportes de mercaderías contra remuneración.

(4) Transportes efectuados en camiones particulares. (Werkverkehr).

(5) Grandes redes y ferrocarriles de interés local.

(Sigue en la otra página).

Indochina Francesa.	Concesión	Autorización (1) (2) (3)	Sí (5)	No expresado en la última ley
China . . . . .	Administración del Estado o concesión	Licencia	Sí (5)	Idem
Japón . . . . .	Administrac. autónoma	Concesión	Sí (5)	Sin indicaciones
Unión de Sud Africa	Administrac. del Estado	Concesión	Sí (5)	Idem
Australia . . . . .	Administrac. del Estado	Concesión (1) (3)	Sí (5)	Sí en los recorridos controlados

## OBLIGACION DE TRANSPORTAR

## TARIFAS

País	a) Obligación absoluta salvo caso de fuerza mayor. b) En los límites de las posibilidades técnicas.		a) Tarifa ordinaria. b) Tarifa especial.	
	Ferrocarril	Automóvil	Ferrocarril	Automóvil
Estados Unidos . . . . .	Absoluta en los límites de la capacidad de carga.	Sí para los acarreadores públicos	a) Sí. b) Sí	Depósito de las tarifas para los acarreadores públicos.
Canadá . . . . .	Absoluta con ciertos límites	Idem	a) Sí. b) Sí	Idem
Méjico . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	Tarifa máxima para (1)
Gran Bretaña . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Tarifa mínima en ciertos casos
Est. libre de Irlanda . . . . .	Idem	Sí para ciertos casos (1)	a) Sí. b) Sí	Tarifa máxima en ciertos casos
Francia . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Tarifa máxima para (1)
España . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Idem
Bélgica . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Idem
Luxemburgo . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Tarifa máxima según el pliego de condiciones para (1).
Países Bajos . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Idem
Suiza . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Tarifas fijadas por el Correo
Italia . . . . .	Idem	No	a) Sí. b) Sí	Tarifa máxima en ciertos casos
Alemania . . . . .	Idem	Existe según las estipulaciones del acta de concesión.	a) Sí. b) Sí	Más allá de 50 kilómetros tarifa mínima (3)
Checoslovaquia . . . . .	Idem	Sí	a) Sí. b) Sí	Tarifas obligatorias
Austria . . . . .	Idem	Sí, para todas las líneas interurbanas	a) Sí. b) Sí	Tarifa mínima para (1) y (3)
Hungría . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	No
Yugoeslavia . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	No
Rumania . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	No
Polonia . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	No
Lituania . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	No
Letonia . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	No
Estonia . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	Máximo para las líneas rurales
Finlandia . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	Fijadas por el acta de autorización
Dinamarca . . . . .	Idem	Idem	a) Sí. b) Sí	Deben adherir a ciertas tarifas públicas
Suecia . . . . .	Idem	Sí (1)	a) Sí. b) Sí	Tarifas fijadas por la autoridad para (1). En ciertos casos para (3).
Noruega . . . . .	Idem	Sí, según acta de concesión	a) Sí. b) Sí	Idem

(\*) Del libro *La route et le rail dans 40 pays*, por el doctor Paul Wohl y el profesor A. Albitreccia. (Documento de la Cámara de Comercio Internacional).

(1) Líneas regulares para el transporte de viajeros. En Francia, en particular, la obligación no existe sino para los servicios de viajeros que tienen contratos con el Estado, los departamentos o las comunas.

(2) Transportes ocasionales de viajeros contra remuneración.

(3) Transporte de mercancías contra remuneración.

(4) Transportes efectuados en camiones particulares. (Werkverkehr).

(5) Grandes redes y ferrocarriles de interés local.

(Sigue al frente).



Reunión núm. 31

CAMARA DE DIPUTADOS

Septiembre 11 de 1935

Indias Británicas.	Idem	Idem	a) Sí. b) Si	Idem
Indias Holandesas.	Idem	Idem	a) Sí. b) Si	Idem
Indochina Francesa.	Idem	No expresado en la última ley	a) Sí. b) Si	Tarifa máxima
China.	Idem	Idem	a) Sí. b) Si	Tarifa máxima
Japón.	Idem	Idem	a) Sí. b) Si	Tarifa máxima
Unión de Sud Africa	Idem	Idem	a) Sí. b) Si	Tarifa máxima
Australia.	Idem	Idem	a) Sí. b) Si	Tarifa máxima

País

PUBLICACION DE HORARIOS

PRESTACIONES EN VISTA DE LA DEFENSA NACIONAL

	Ferrocarril	Automóvil	Ferrocarril	Automóvil
Estados Unidos	No obligatoria pero es costumbre general	No	Sí	Ninguna
Canadá.	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Ninguna
Méjico	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Ninguna
Gran Bretaña	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Ninguna
Est. libre de Irlanda	Obligatoria	En ciertos casos (1)	Sí	Ninguna
Francia	Obligatoria	En ciertos casos (1)	Sí	Ninguna
España	Obligatoria	En ciertos casos (1)	Sí	Ninguna
Bélgica	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Ninguna
Luxemburgo.	Obligatoria	Sí. Obligatoria	Sí	Ninguna
Países Bajos.	Obligatoria	Obligatoria (1)	No	Ninguna
Suiza	Obligatoria	Obligatoria (1)	Sí	Ninguna
Italia.	Obligatoria	Obligatoria (1)	Sí	Ninguna
Alemania	Obligatoria	Obligatoria (1)	Sí	Ninguna
Checoslovaquia	Obligatoria	Obligatoria (1) (3)	Sí	Ninguna
Austria	Obligatoria	Obligatoria (1)	Sí	Ninguna
Hungría.	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
Yugoslavia	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
Rumania.	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
Polonia	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
Lituania.	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
Letonia	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
Estonia.	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
Finlandia	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Ninguna
Dinamarca	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Ninguna
Suecia	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Ninguna
Noruega.	Obligatoria	Obligatoria (1) (3)	Sí	Ninguna
Indias Británicas.	Obligatoria	Obligatoria (1) (3)	Sí	Ninguna
Indias Holandesas	Obligatoria	No	Sí	Ninguna
Indochina Francesa.	Obligatoria	Sí	Sí	Ninguna
China	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Sí (1)
Japón.	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Sí (1)
Unión de Sud Africa	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Sí (1)
Australia	Obligatoria	Sí (1)	Sí	Sí (1)

PRESTACIONES PARA EL SERVICIO DE CORREOS

OTRAS PRESTACIONES

(Obras sociales, Higiene, Comercio, Industria, Agricultura)

País	Ferrocarril	Automóvil	Ferrocarril	Automóvil
Estados Unidos	Sí	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Canadá.	Sí	Ninguna	Sí, a diferentes autoridades	Ninguna
Méjico	Sí	Ninguna	Sí, para los inmigrantes, colonos, obras de beneficencia, viajeros de comercio, etcétera.	Ninguna

(\*) Del libro *La route et le rail dans 40 pays*, por el doctor Paul Wohl y el profesor A. Albitreccia. (Documentos de la Cámara de Comercio Internacional).

(1) Líneas regulares para el transporte de viajeros. En Francia, en particular, la obligación no existe sino para los servicios de viajeros que tienen contratos con el Estado, los departamentos o las comunas.

(2) Transportes ocasionales de viajeros contra remuneración.

(3) Transporte de mercaderías contra remuneración.

(4) Transportes efectuados en camiones particulares. (Werkverkehr).

(5) Grandes redes y ferrocarriles de interés local.

(Sigue a la vuelta).

Gran Bretaña . . . . .	Sí, a precios especiales	Ninguna	Trenes obreros	Ninguna
Est. libre de Irlanda . . . . .	Sí	Ninguna	Trenes obreros	Ninguna
Francia . . . . .	Sí	Ninguna	Sí, para parlamentarios, familias numerosas, mutilados, etcétera.	Idem (1)
España . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en ciertos casos	Idem (1)
Bélgica . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en ciertos casos	Idem (1)
Luxemburgo . . . . .	Sí	Sí	Sí, en ciertos casos	Idem (1)
Países Bajos . . . . .	Sí	Sí	Sí, en ciertos casos	Ninguna
Suiza . . . . .	Sí	Sí	Sí, en ciertos casos	Idem (1)
Italia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
Alemania . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en ciertos casos	Idem (1)
Checoslovaquia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en ciertos casos	Idem (1)
Austria . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en ciertos casos	Idem (1)
Hungría . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, para estudiantes, sociedades, etcétera	Idem (1)
Yugoeslavia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en numerosos casos	Idem (1)
Rumania . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en numerosos casos	Idem (1)
Polonia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en numerosos casos	Idem (1)
Lituania . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en numerosos casos	Idem (1)
Letonia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí, en numerosos casos	Idem (1)
Estonia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
Finlandia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
Dinamarca . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
Suecia . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
Noruega . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
Indias Británicas . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
Indias Holandesas . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Idem (1)
China . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí	Sí (1)
Indochina Francesa . . . . .	Sí	Sí (1)	Sí (1)	Sí
Unión de Sud Africa . . . . .	Sí (1)	Sí	Sí	Sí (1)
Japón . . . . .	Sí (1)	Sí	Sí (1)	Sí
Australia . . . . .	Sí (1)	Sí	Sí	Sí (1)

(\*) Del libro *La route et le rail dans 40 pays*, por el doctor Paul Wohl y el profesor A. Albitreccia. (Documentos de la Cámara de Comercio Internacional).

(1) Líneas regulares para el transporte de viajeros. En Francia, en particular, la obligación no existe sino para los servicios de viajeros que tienen contratos con el Estado, los departamentos o las comunas.

(2) Transportes ocasionales de viajeros contra remuneración.

(3) Transporte de mercaderías contra remuneración.

(4) Transportes efectuados en camiones particulares. (Werkverkehr).

(5) Grandes redes y ferrocarriles de interés local.

## INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO INDA

## FERROCARRILES DEL ESTADO

## Resultado de la explotación

(Excluidos los recursos especiales)

AÑOS	Productos	Gastos	Superávit	Déficit	Recursos especiales
1931 . . . . .	53.311.178,90	63.649.415,86	—	10.338.236,96	2.261.903,83
1932 . . . . .	47.239.528,01	53.919.285,68	—	6.679.757,67	1.079.992,80
1933 . . . . .	47.621.586,60	46.472.402,31	1.149.184,29	—	1.080.000,—
1934 . . . . .	53.093.313,71	46.027.849,90	7.065.463,81	—	1.600.000,—

## Resultado de la explotación

(Incluidos los recursos especiales)

AÑOS	Productos	Gastos	Superávit	Déficit
1931 . . . . .	55.573.082,73	63.649.415,86	—	8.076.333,12
1932 . . . . .	48.319.520,81	53.919.285,68	—	5.599.764,87
1933 . . . . .	48.701.586,60	46.472.402,31	(1) 2.229.184,29	—
1934 . . . . .	54.693.313,71	46.027.849,90	(2) 8.665.463,81	—

- (1) Del superávit del año 1933 se ha devuelto al personal, \$ 2.082.881,28 de los haberes retenidos.  
 (2) Del superávit del año 1934 se ha devuelto al personal, \$ 3.852.880,22 de los haberes retenidos.

## Resultado de la explotación

(Sin considerar los recursos especiales)

Año 1934 comparado con 1931

Año 1934 . . . . .	Superávit \$ 7.065.463,81
" 1931 . . . . .	Déficit " 10.338.236,96
Diferencia a favor del año 1934 . . . . .	\$ 17.403.700,77

## FERROCARRILES DEL ESTADO

## Resultado de la explotación. — Comparativo entre el año 1934 y 1931

Sin recursos especiales

Con recursos especiales

	\$ m/n.		\$ m/n.
Año 1934. — Superávit . . . . .	7.065.463,81	Año 1934. — Superávit . . . . .	8.665.463,81
" 1931. — Déficit . . . . .	10.338.236,96	" 1931. — Déficit . . . . .	8.076.333,13
Diferencia a favor del año 1934 . . . . .	17.403.700,77	Diferencia a favor del año 1934 . . . . .	16.741.796,94

La diferencia entre estos 2 totales, o sea m\$n. 661.903,83, es equivalente a la que arrojan los recursos especiales de esos dos años, a saber:

Recursos especiales. — Año 1931 . . .	\$ 2.261.903,83
Recursos especiales. — Año 1934 . . .	" 1.600.000,—
	\$ 661.903,83