

CONGRESO NACIONAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

JUNIO 26 DE 1935

7ª REUNION — 6ª SESION ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DOCTOR MANUEL A. FRESCO, SEÑOR ANTENOR R. FERREIRA,  
Y DOCTORES ROBERTO J. NOBLE Y RODOLFO COROMINAS SEGURA

MINISTRO PRESENTE: de Justicia e Instrucción Pública, doctor Manuel de Iriando, DIPUTADOS PRESENTES: Acosta Guillermo, Agüero Santos, Aguirrezabala Miguel A., Alonso Alfredo J., Amadeo y Videla Daniel, Ameri Rogelio L., Amodeo Aurelio F., Andreis Fernando de, Aráoz Ernesto M., Aráoz Eudoro D., Arce José, Arnoldi Adolfo, Basualdo Honorio, Benegas Tiburcio, Bermúdez Manuel A., Bessano Manuel V., Biancifiore Rafael, Bogliolo Rómulo, Bonazzola Carlos F., Borano Arnaldo Daniel, Briuolo Miguel, Buira Demetrio, Buitrago Pedro, Bustillo José M., Buyán Marcelino, Cáceres Lorenzo, Cafferata Juan F., Calderón Osvaldo M., Candia Cornelio, Cárcano Miguel Angel, Carreras Ernesto L. de las, Carús Agustín J., Castañeira Alejandro, Castro Felipe, Coca Joaquín, Cordero Octavio, Corominas Segura Rodolfo, Courel Carlos D., D'Anna Pablo S., Degano Alfredo P., Della Latta Jerónimo, De Miguel Benito, Dickmann Enrique, Escalera Facundo, Escobar Adrián C., Espil Alberto, Fernández Damián, Ferreira Antenor R., Fresco Manuel A., Ganza Marcelino, García Gorostiza Raúl, Ghioldi Américo, Giménez Angel M., González Benjamín S., González Guerrico Manuel, González Maceda Manuel, González Valentín, Graffigna Santiago, Grisolia Luis, Inda Rufino, Iribarne Alberto, Iriando Urbano de, Jardi Enrique C., Korn Guillermo, Lamesa Juan B., López Héctor S., Magris Amleto, Manacorda Carlos, Mancini Rafael, Mattos Luis María, Molina Serapio, Moret Carlos (h.), Mouchet Enrique, Movsichoff Bernardo, Noble Julio A., Noble Roberto J., Ocampo Enrique, Oddone Jacinto, Padilla Tiburcio, Palacin Manuel, Palacin Pedro, Palacin Benjamín, Palmeiro José, Parodi Miguel J., Pena José Luis, Pérez Leirós Francisco, Pfeiffer José E., Pintos Angel, Pita Carlos A., Pomponio Vicente R., Pressacco Juan P., Pueyrredon Carlos A., Ramiconi Luis, Ramírez Manuel (h.), Repetto Nicolás, Rodríguez Alfredo, Rojas Marcos E., Rozas José E., Ruggieri Silvio L., Ruiz Oscar, Santillán Enrique, Saravia José M., Schoo Lastra Dionisio, Sellarés Avelino, Simón Padrós Juan, Solari Felipe C., Solari Juan Antonio, Spinetto Alfredo L., Taboada Mora Cipriano, Vega Abraham de la, Viechi Adolfo A., Vidal Baigorri José, Videla Dorna Daniel, Videla Rodolfo G., Vignart Uberto F., Vionnet Rodolfo L., Zerda Justiniano de la; AUSENTES, CON LICENCIA: Becerra Eugenio A. (h.), Bunge Augusto, Dávila Miguel V., Garayalde José María, Godoy Raúl, Gómez Rincón Abel, Lencinas Rafael Néstor, Parera Gregorio, Quiroga Félix, Radio Pedro, Repetto Agustín, Salas José Raquel, Uriburu Francisco, Wade Eugenio; CON AVISO: Bruchon Eduardo, Contte José A., Critto Miguel, Dickmann Adolfo, Herrera Bruno J., Salcedo Saturnino, Speroni Daniel C.; SIN AVISO: Akumada Luis Alberto, Aráoz José Ignacio, Arrieta Herminio, Carreras José, Costa Méndez Nicanor, Godfría Juan, Gugliamelli Aquiles M., Marco Cipriano F., Morrough Bernard Juan F., Ruiz Guifaz Jacinto, Solís Rogelio J., Vallejo Luis A., Zarazaga Marcial J.; DIPUTADO ELECTO, AUSENTE SIN AVISO: Bordabehere Enzo.

SUMARIO

- 1.—Acta.
- 2.—Asuntos entrados:

I.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, aprobatorio del convenio referente al arreglo de la deuda existente entre el gobierno de la Nación y la Municipalidad de Buenos Aires.

II.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, modificatorio del artículo 4º de la ley número 10.650, sobre jubilaciones y pensiones de empleados y obreros ferroviarios.

III.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo sobre adquisición de los derechos de autor de la obra de Juan José Biedma «Diccionario biográfico argentino».

IV.—Comunicaciones del Honorable Senado.

V.—Comunicaciones de comisión.

VI.—Comunicaciones oficiales.

VII.—Peticiones particulares.

VIII.—Proyecto de ley del señor diputado Amadeo y Videla, creando un colegio nacional en Coronel Suárez (Buenos Aires).

IX.—Proyecto de ley de los señores diputados Coca y Ruggieri, prohibiendo comprometer en juicio

- de árbitros los actos del poder público en lo referente a interpretación, reglamentación o rescisión de servicios públicos.
- X.—Proyecto de ley de los señores diputados Morrogh Bernard y Radio, autorizando la adquisición de semillas de trigo y lino.
- XI.—Proyecto de ley de los señores diputados Morrogh Bernard y Radio, sobre creación de un colegio nacional en Villaguay (Entre Ríos).
- XII.—Proyecto de ley del señor diputado Morrogh Bernard y otros, sobre creación de un colegio nacional en Curuzú Cuatiá (Corrientes).
- XIII.—Proyecto de ley del señor diputado Bustillo y otros, autorizando la entrega a las provincias adheridas a la ley número 12.139, de la cuota parte que no hubiesen recibido durante el año 1935.
- XIV.—Proyecto de ley del señor diputado Degano y otros, acordando un subsidio a la biblioteca Sarmiento, de Santiago del Estero.
- XV.—Proyecto de ley del señor diputado González (B. S.) y otros, sobre inclusión de varias partidas en el presupuesto general de la Nación.
- XVI.—Proyecto de ley del señor diputado Bosano Ansaldi y otros, acordando pensión a la señora María Luisa Maiola de Ferreyra e hijos menores.
- XVII.—Proyecto de ley del señor diputado Ganza, sobre reforma de la ley número 11.308, de jubilaciones y pensiones de empleados ferroviarios.
- XVIII.—Proyecto de ley del señor diputado Graffigna, sobre estudios y construcción de un dique de embalse en Huaco (San Juan).
- XIX.—Proyecto de ley del señor diputado Aguirrezabala y otros, sobre construcción de un edificio destinado a escuela de artes y oficios en Guallequay (Entre Ríos).
- XX.—Proyecto de ley del señor diputado Andreis, sobre organización de las cámaras en lo Civil y Comercial de la Capital y aumento de juzgados.
- XXI.—Proyecto de ley del señor diputado Aguirrezabala y otros, sobre construcción de un asilo para ancianos en Guallequay (Entre Ríos).
- XXII.—El señor diputado Noble (J. A.), reproduce un proyecto de ley sobre empréstito de la Municipalidad de Buenos Aires, para mejoras urbanas.
- XXIII.—Proyecto de ley del señor diputado Cárcano y otros, creando varios premios a las actividades científicas, literarias y artísticas relacionadas con el Brasil.
- XXIV.—Proyecto de ley del señor diputado Cárcano, sobre autorización a la Comisión de Homenaje a Dante y su traductor, el general Bartolomé Mitre, para levantar un monumento conmemorativo.
- 3.—Acuérdese licencia para faltar a sesiones a los señores diputados Godoy, Wade, Parera, Radio, Dávila, Salas y Repetto (A.).
- 4.—Proyecto de resolución del señor diputado Cafferata, por el que se solicitan informes por escrito sobre el resultado de la aplicación de la ley número 11.709, en las obras construídas en el cauce del río Tercero y aprovechamiento por las poblaciones ribereñas de Santa Fe y Córdoba del pescado proveniente del río Paraná. Es aprobado.
- 5.—Proyecto de resolución del señor diputado Noble (J. A.), por el que se solicitan informes al Poder Ejecutivo sobre la organización, seguridad y eficiencia de la aviación militar y naval. Se aprueba con modificaciones.
- 6.—Proyecto de resolución del señor diputado Giménez, por el que se solicitan informes por escrito sobre la situación social, cultural y económica de los indios del Norte argentino, estado de las reducciones y resultados obtenidos. Es aprobado.

7.—Moción del señor diputado **Bosano Ansaldo** para tratar en la sesión del 4 de julio próximo, el proyecto de ley de amnistía de los delitos de imprenta, con la presencia del señor ministro del Interior. Queda en suspenso.

8.—Moción del señor diputado **Buira**, sobre postergación de los proyectos de resolución entrados para la próxima sesión y consideración inmediata de la interpelación al señor ministro de Justicia e Instrucción Pública. Es aprobada.

9.—Asunto entrado:

XXV.—Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo, aprobatorio del tratado antibélico de no agresión y conciliación suscripto en Río de Janeiro.

10.—Indicación del señor diputado **Espil**, sobre envío a la Comisión de Códigos de un proyecto de modificación del Código de Procedimientos Civiles en lo referente a notificaciones judiciales.

11.—Indicación del señor diputado **Ruggieri**, sobre estudio conjunto por las comisiones de Códigos y de Higiene, de un proyecto de ley sobre tráfico de alcaloides.

12.—Se considera la interpelación al señor ministro de Justicia e Instrucción Pública, sobre las razones que tiene el Poder Ejecutivo para mantener el decreto que acuerda personería jurídica a la Legión Cívica Argentina.

13.—Asunto entrado:

XXVI.—Proyecto de ley del señor diputado **Solari (J. A.)**, sobre modificaciones a los artículos números 210 y 230 del Código Penal, represión del uso de uniformes por asociaciones y concesión de la personería jurídica.

14.—Termina la consideración del asunto a que se refiere el número 12.

—En Buenos Aires, a veintiséis de junio de 1935, siendo la hora 15 y 30:

## 1

## ACTA

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

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

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

## 2

## ASUNTOS ENTRADOS

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

## I

Buenos Aires, 18 de junio de 1935.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

El Poder Ejecutivo tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad, sometiendo a su consideración el proyecto de ley adjunto, por el que se aprueba el convenio, cuya copia legalizada también acompaña, concertado entre el Ministerio de Hacienda de la Nación y la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, para la cancelación de la deuda emergente del pago efectuado a la Chatham Phoenix Corporation, de Nueva York.

Como es de conocimiento de vuestra honorabilidad, el Gobierno Provisional, con fecha 24 de septiembre de 1930, obtuvo en préstamo de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, la suma de \$ 17.000.000 m/n., provenientes de la operación que había contratado con la Chatham Phoenix Corporation, el 30 de junio de 1930, por un total de 16.101.502,67 dólares.

Al vencimiento de esta operación surgieron divergencias entre la Municipalidad de la Capital y la firma Chatham, a consecuencia de las cuales, y debido a la actitud intransigente asumida por los banqueros, el Gobierno Provisional resolvió, en acuerdo general de ministros, abonar la suma en dólares adeudada por la municipalidad y excluir a la firma Chatham

**INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO PARODI**

Buenos Aires, junio de 1935.

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

Congreso Nacional

La Cámara Argentina de Colonización, con domicilio en la Galería Güemes, tiene el honor de dirigirse a vuestra honorabilidad solicitando el urgente despacho de uno de los proyectos de ley, que sobre el servicio exterior de la Nación se encuentra a despacho de la Comisión de Negocios Extranjeros y Culto.

Las vacilaciones puestas de manifiesto hoy, en el escenario de los poderes públicos, en materia agraria nacional y, especialmente, en lo que atañe a si conviene o no fomentar la expansión humana del mundo y aprovechar hoy, en el país, la necesidad de la inmigración agrícola y la racionalización de la colonización, sometidas a un paro que, a nuestro juicio y por múltiples motivos, afecta institucionalmente a la restauración de la normalidad del mundo internacional, a la vez que del mismo país; y, también, la falta de plan orgánico y forma irregular en que se ha desenvuelto hasta el

presente el complejo orden de cosas vinculado con el servicio exterior argentino, que ha originado una iniciativa del señor canceller, junto a las varias originarias del Congreso, ponen de relieve la necesidad de dotar a la República Argentina de una ley orgánica del servicio exterior, sobre bases permanentes, sometidas a una ley contemporánea, en la que la idoneidad especializada sea una de las garantías firmes y científicas de la acción exterior argentina, para la discriminación del valor de los títulos conforme con las jerarquías funcionales, sin olvidar la indispensable refundición de las ramas diplomáticas, consular y de la cancellería, a la cual le falta la subsecretaría de economía o del comercio.

En la certeza de que vuestra honorabilidad ha de contribuir, con la sanción de dicha ley orgánica del servicio exterior argentino, a nivelar nuestra precaria legislación en la materia con las similares más modernas adoptadas por los Estados más significativos de la convivencia internacional, nos complacemos en saludar al señor presidente con el testimonio de la mayor consideración.

(Hay dos firmas).

**INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO PUEYREDON**

UNION FERROVIARIA

Sociedad de Empleados y Obreros  
de los FF. CC.

Buenos Aires, junio 24 de 1935.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.*

S/D.

**Coordinación de los transportes**

De nuestra consideración:

En estos momentos en que la Honorable Cámara de Diputados de la Nación se apresta a reiniciar su labor, período que descontamos ha de ser fructífero en sanciones de bien público, hemos creído oportuno hacernos presente nuevamente en nombre de los cuantiosos

intereses que representamos, reiterando nuestro apoyo en favor del proyecto de ley elevado por el Poder Ejecutivo nacional, al Honorable Congreso, sobre el asunto del rubro.

Entendemos, señor presidente, absolutamente convencidos de la razón y justicia que nos asisten al ratificar los conceptos vertidos oportunamente, que al defender con ello el interés de más de 120.000 trabajadores ferroviarios, defendemos con verdadera equidad los intereses generales del país, de una sana economía y el interés también, en especial modo, de todos los trabajadores ocupados en los distintos medios de transportes que compiten con los ferrocarriles, y que carecen de normas de seguridad, estabilidad, salarios y demás condiciones humanas de las cuales son acreedores los que labran con su trabajo y sacrificio la riqueza nacional, mientras sus patrones des-

envuelven su negocio al margen de toda reglamentación y obligaciones ante la ley.

No es esta solamente la opinión, si así pudiera interpretarse, de un grupo de ciudadanos a los que les cupo en suerte la dirección del más importante gremio organizado del país.

Ella es el mandato conferido por ese mismo gremio, ante un problema de verdadera y trascendental importancia, que afecta a su vida misma y a la tranquilidad de sus modestos hogares y cuya confirmación la hallará el señor presidente en las resoluciones, sancionadas por nuestras asambleas anuales de delegados, que se transcriben a continuación:

«Teniendo en cuenta que la explotación actual de los distintos medios de transportes impuestos por el progreso, crea un estado de perturbación en el desenvolvimiento de los mismos, con evidente perjuicio del personal que en ellos trabaja y en muchos casos del público en general, y de beneficio exclusivo del capital que los explota sin control de ninguna naturaleza, la XII Asamblea General de Delegados de la Unión Ferroviaria, resuelve:

«Facultar a la comisión directiva realice las gestiones pertinentes empleando, si fuera necesario, la fuerza solidaria del gremio, para lograr en el más breve plazo posible:

1º — La legislación correspondiente que reglamente la coordinación de los distintos medios de transporte y que comprenda el control estricto de los capitales que lo explotan.

2º — El reconocimiento tácito de las organizaciones representativas del personal.

3º — El cumplimiento de las leyes que benefician al trabajo.

4º — Reglamentación de las condiciones de trabajo y salarios del personal.

«El Congreso de La Fraternidad ratifica las resoluciones de los congresos anuales de delegados de los años 1933 y 1934, en el sentido de recomendar a la comisión directiva a continuar las gestiones ante la Cámara de Diputados de la Nación, con el objeto de que dentro del actual período parlamentario se sancione la ley sobre coordinación de los transportes.»

No dudamos, señor presidente, que en el enunciado de este propósito o en la realización de esta sentida necesidad, se ha de tropezar tal vez con los escollos propios de toda obra compleja, y de una manera especial con los intereses creados, estos últimos casi siempre ajenos al espíritu de justicia que alienta a todo propósito sano de bien común y de con-

ceptos claros, en beneficio de los permanentes e ineludibles intereses de la Nación.

Guiados, pues, por esa finalidad, que es nuestra característica, estamos seguros que estas palabras han de ser compartidas por los señores legisladores, coincidiendo en la impostergable necesidad de dotar al país de la ley de coordinación del transporte, que con amplio espíritu de justicia coloque a los distintos sistemas en un plano de igualdad ante la misma y asegure para los trabajadores en ellos ocupados, condiciones de trabajo, respeto y salarios que confirmen el anhelo de un porvenir mejor.

Enemigos, por antonomasia, de todo lo que significa monopolio privado, ya que sólo lo aceptamos cuando éste es ejercido por el Estado en beneficio exclusivo de la comunidad, nuestra posición no puede ser confundida, pues ella sólo tiende a solicitar igualdad de deberes y derechos ante la ley, principio sabiamente consagrado por nuestra Constitución nacional.

El problema que nos ocupa, no es tampoco nuevo. Sus síntomas se han hecho sentir en nuestro país aunque no con características tan alarmantes, desde hace algunos años.

En los viejos países de Europa y aun en Estados Unidos de Norte América, su crisis ha llegado a ser tan profunda y su proceso de descomposición tan grave y acelerado, que ha preocupado seriamente a los respectivos gobiernos, quienes en salvaguardia de esos intereses hondamente lesionados, no han trepidado en dictar las reglamentaciones pertinentes.

Es esa experiencia aleccionadora, señor presidente, tan pródiga en perjuicios para la clase trabajadora ferroviaria, especialmente, la que nos impulsa a solicitar la preferente atención del Parlamento argentino, y porque no desearíamos que esa solución llegara cuando sea un hecho la ruina de millares de hogares proletarios.

El gremio que representamos, viene soportando, con todo estoicismo, mermas considerables en sus modestos salarios desde hace cuatro años, todo ello como consecuencia de la depresión económica en parte, y por la competencia ruinosa de otros sistemas, terrestres o fluviales, cuyos trabajadores sufren también largas jornadas de trabajo y míseros salarios.

Esta situación, justo es consignarlo, señor presidente, no podría ser soportada permanen-

tamente sin que ello significara graves trastornos para el país en el aspecto múltiple de su economía y en las distintas apreciaciones de su actividad social.

Transcribimos al señor presidente nuestra contestación de fecha junio 27 de 1933, a la consulta que se sirviera hacernos el señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de esa Honorable Cámara.

Dice así:

Buenos Aires, junio 27 de 1933.

*Señor presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.*

S/D.

Congreso Nacional.

«De nuestra mayor consideración:

*Coordinación de los transportes*

«En contestación a vuestra nota de fecha 16 del mes en curso, en la que nos consultan sobre el asunto del rubro, tenemos el honor de contestar que apoyamos decididamente el proyecto del Poder Ejecutivo, porque tiende a afianzar la regularidad y seguridad de los servicios de transportes. A nuestro juicio, él garantiza, en la forma que es posible, la vida de los que utilizan los distintos medios de locomoción por camino, el amparo de las leyes de carácter social a los trabajadores que son inicuamente explotados por los grandes y pequeños capitalistas del transporte, y la subsistencia normal de los ferrocarriles, considerados hasta ahora como el medio más eficaz, más seguro y más cómodo de transportar; además, asegura la subsistencia a una cantidad grande de obreros y familias, la más considerable por su número, que prestan sus servicios a una industria indispensable para el desarrollo normal de todas las actividades del país, hoy como ayer y por varias generaciones todavía.

«Esto no debe interpretarse como que defendemos un interés exclusivamente corporativo. Podría entenderse así si la defensa de los intereses de nuestros asociados sacrificara otros más grandes y respetables, como serían los generales del país y sus habitantes, estableciendo privilegios para una determinada industria o comercio; pero, cuando ocurre lo contrario, como en este caso, en que auspi-

ciamos una ley que terminará con la anarquía existente en materia de transporte por camino y con los privilegios de que ellos gozan actualmente con relación al ferrocarril, estamos seguros de servir no sólo nuestra causa, sino también los bien entendidos intereses de la Nación.

«Por otra parte, cumplimos con una resolución adoptada por la Internacional de los Obreros del Transporte, a la que estamos adheridos, con sede en Amsterdam, cuyo congreso, iniciado en la Casa del Pueblo de Madrid el 28 de abril de 1930, convocado para considerar con exclusividad este problema que se presentaba con caracteres graves en todos los países europeos, tomó la resolución que dice así:

«La conferencia internacional del personal de ferrocarriles convocada por la I. T. F. y hablando en nombre de 1.078.000 ferroviarios de 14 países, ha sometido a un atento examen sobre la base del dictamen presentado por el camarada Bratschi, el problema de la competencia de los medios del transporte, notablemente en lo que se refiere a una colaboración entre el ferrocarril y el automóvil. La conferencia está de acuerdo con las tesis presentadas por el ponente en favor de un reparto inteligente de trabajo, de igualdad ante la ley y de intervención del Estado en los dos medios de transportes. Dirige a los organismos directivos de la I. T. F. tanto como a las sociedades afiliadas, la demanda de que se labore tanto en el terreno internacional, como en los diferentes países, en favor de la realización del pensamiento expresado en las citadas tesis, por todos los medios de que se disponga.

«Opinamos, señor presidente, que el régimen actual de las comunicaciones coloca originariamente en condiciones desiguales al ferrocarril y al camino, como a la navegación, cuando al primero lo obliga a construir su propio medio de comunicación, invirtiendo cuantiosas sumas de dinero, y a los otros, o sea a los que van por carreteras o por vía fluvial, la naturaleza primero y el Estado después, mejorándolos o pavimentándolos o canalizando y conservando, los brinda los medios que utilizarán para competir ventajosamente con aquél, puesto que el peaje, gravitando sobre quien lo usa, modifica las reglas del costo, cuando se trata del ferrocarril en relación a los casos de la navegación y el camino ordinario. Mientras en estos últimos el gasto total se limita al costo de transporte propiamente dicho, en el ferrocarril está

representado por el peaje y el valor del transporte.

«Es necesario, entonces, que ante la imposibilidad de hacer costear la construcción del camino de hierro al Estado, para colocar a todos en pie de igualdad, por lo menos la legislación, tienda a igualar jurídicamente a todos los sistemas en explotación, y como para esto no se puede pedir que el ferrocarril cuente con todas las franquicias de que disfrutaban los transportes camineros, exentos de toda clase de reglamentaciones, corresponde sujetar a éstos a las disposiciones de todo orden que regulan el funcionamiento de los ferrocarriles.

«Creemos que corresponde esto último, es decir, imponer a todos el cumplimiento de las mismas exigencias, cosa que se ha hecho y se hace en la mayor parte de los países y con lo cual el nuestro está en mora.

«Vcamos, señor, cómo existe esa desigualdad en el trato en todos los aspectos de la explotación.

*Conservación del camino.* — Mientras el ferrocarril construye y conserva su propia vía, el camino ordinario, utilizado por todo el que quiera servirse de él, es conservado por el Estado, para lo cual se emplean importantes sumas del presupuesto general de la Nación, de las provincias o de las comunas, recursos que normalmente se obtienen de los impuestos generales que gravitan, directa o indirectamente sobre todos los habitantes del país.

«No es justo, pues, que las cargas recaigan por igual para el que no lo utiliza como para el que se sirve de él, sea con fines de lucro o de simple turismo. Así lo han reconocido otros países al establecer tasas especiales con ese fin.

«Suiza, por ejemplo, en el año 1927 ha gastado 65.000.000 de francos para la construcción y conservación de caminos, y recaudó en concepto de tasa sobre los automóviles, aproximadamente 20.000.000; no obstante, se estudiaba la forma de aumentar esas tasas, debido a que, según los informes de los especialistas, los dos tercios del gasto total eran imputables al tráfico automotor.

*Seguridad para las vidas humanas.* — Una cantidad de disposiciones en vigencia en los ferrocarriles aseguran en forma tal las vidas de los que viajan como de los que trabajan, que la proporción de accidentes ferroviarios, comparándolos con los automovilísticos, resulta minúscula.

«En aquellos países en donde los transportes por automotor se han desarrollado vertiginosamente, como en Norte América, los accidentes llegan a cifras fantásticas, a pesar de que buena parte de ellos se podrían haber evitado exigiendo oportunamente al conductor del auto, ómnibus o camión, la responsabilidad civil pertinente y sometándolo a los exámenes fisiológicos y psicológicos a que periódicamente se ven sometidos los conductores de locomotoras en los ferrocarriles.

«Hay un factor de suma influencia en casi todos los accidentes ferroviarios como camineros: el estado de conservación de los vehículos. Mientras en los ferrocarriles están vigilados constantemente por personal de reconocida competencia y sujetos al control técnico de las reparticiones gubernamentales, los ómnibus, especialmente, que son los que transportan pasajeros — conducidos, en muchos casos, por menores de edad — no ofrecen otra seguridad que la que depara el destino.

*Legislación social.* — Es bien conocido por los que se interesan por las condiciones de trabajo de los obreros del país el abandono en que se encuentran, en cuanto a la aplicación de las leyes de carácter social, los del transporte automotor, circunstancia por la cual nos resulta simpática la disposición del artículo 6º del proyecto del Poder Ejecutivo, que dispone acordar a esos empleados y obreros las mismas ventajas que rijan para el personal de ferrocarriles de jurisdicción nacional. No porque consideramos que en los ferrocarriles el personal goce de condiciones excepcionales, ni porque pensamos que, sancionada la ley, inmediatamente aquellos patrones se someterán a la misma, sino porque ella será el estímulo que tal vez necesitan esos trabajadores para consolidar la organización sindical que, como todos los casos en que se nota su influencia, será la encargada de mejorar sus condiciones de vida y de hacer cumplir la ley. Así se conseguirá que desaparezcan las largas y extenuadoras jornadas a las que se ven sometidos hoy, a pesar de la ley número 11.544, y podrán gozar de los descansos establecidos por las leyes números 4.661, 9.105 y 11.640. Se obtendrá seguramente que los menores no trabajen de conductores o de guarda y, sobre todo, que se remuneren honestamente los servicios prestados.

*El progreso.* — ¿Nos oponemos a él? Si está representado en el transporte caminero

por los servicios irregulares e inseguros, por el privilegio en beneficio de unos pocos, por la ausencia de seguridad para los viajeros y para los trabajadores por la falta de obligaciones a cumplir por el transportador; por los vehículos desvencijados, por la explotación sin control ni medida de los que trabajan, entendemos que no es tal; pero, como creemos que el automóvil no va a desalojar al ferrocarril, porque éste seguirá representando al progreso, internándose en las entrañas mismas de nuestro país hasta donde, por desgracia para todos los habitantes de este suelo, aún no ha llegado, pero que podrá ser un colaborador eficaz del mismo, de ahí que, delimitando el radio de acción de cada uno de los medios de transportes y coordinándolos bajo la dirección y el control del Estado, se puedan atender con eficacia las necesidades del país y servirlo mejor, reajustando equitativamente sus tarifas a efectos de que no ocurra lo que actualmente, en que los beneficios recibidos por unos pocos comerciantes, agricultores o ganaderos, servidos por las zonas de influencias de algunos ferrocarriles en competencia entre sí o con los camiones, los tengan que pagar los demás, — igualmente comerciantes, agricultores o ganaderos — y también los trabajadores, habitantes de zonas hasta donde sólo llega el ferrocarril y cuyos transportes sufren recargos para resarcir el sacrificio de competir.

«No puede considerarse atentatorio al progreso sino el propósito de cumplir disposiciones de nuestra Carta Fundamental el deseo de establecer la igualdad ante la ley de todos los medios de transportes, ya que la lucha entablada entre el ferrocarril y el camino será permanente, pese a las leyes que se sancionen, y sobre todo, porque el sistema de motor a

explosión utilizado en los caminos ordinarios es adaptable al riel, como lo son otras clases de motores ensayados con éxito en el Ferrocarril Sud y de cuyos maravillosos resultados la técnica universal dedicará una página de su historia en homenaje del argentino que obtiene, en estos momentos, tan resonante triunfo.

«*Conclusión.* — Quizá con mayor extensión de la deseada, hemos respondido a la consulta que nos formularan. Si hubo exceso, pedimos disculpas en homenaje a la importancia del asunto que tratamos, y seguros de que esa comisión compartirá con nosotros el deseo de que sea despachado cuanto antes.

«Con tal pedido, nos es grato saludarle con nuestra consideración más distinguida.

«Por la Comisión Directiva. — (Fdo.):  
A. Tramonti, presidente. — Rafael Kogan, secretario-gerente.»

Esperamos de su ecuanimidad, como así de la inteligente labor que caracteriza a los señores legisladores del Honorable Congreso de la Nación, la solución de tan grave problema a la brevedad posible, encareciendo, puesto que lo creemos factible, que esa sanción surja, para bien del país y de la clase trabajadora, en el presente período de sesiones.

En tal espera, nos place saludarles con nuestra más distinguida consideración.

Por la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria:

(Hay dos firmas).

Por la Comisión Directiva de La Fraternidad:

(Hay dos firmas).

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO GIMENEZ

Enrique Lynch Arribalzaga. — Informe sobre la Reducción de Indios de Napalpi. — 1914.

Con todo, hace muchos años que los tobas y demás indios que habitan el Norte argentino, se han decidido a ganarse la vida, durante períodos más o menos prolongados del año,

empuñando el hacha del obrero, el machete en la zafra en los ingenios o la azada en los algodones, o tomando parte en las cosechas de maíz y de algodón. El cristiano los va estrechando, invadiendo sus campos desde los cuatro puntos cardinales, espantándoles la caza, persiguiéndolos y acosándolos a menudo, como ellos persiguen y acosan al tigre y al puma.

A todos, y especialmente a los más anti-